

Asien

Deutsch-Asiatische Gesellschaft,
Münchner Orientalische Gesellschaft

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft
und der Münchner Orientalischen Gesellschaft

Unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner

herausgegeben

von

Dr. VOSBERG-REKOW

I. Jahrgang



BERLIN
Verlag von Hermann Paetel
1902

Verzeichnis der Mitarbeiter des ersten Bandes.

Inhalts-Verzeichnis.

Grössere Aufsätze.

Kleinere Aufsätze.

Berichte über die Veranstaltungen der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

Bücherbesprechungen.



4

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft.

1901, Oktober. No. 1. I. Jahrgang.

Asien.

Solange das Mittelmeerbecken alleiniger Kulturträger der damals bekannten Welt war, teilte sowohl die Betrachtung des Gelehrten, als auch das allgemeine Bewusstsein der Gebildeten die Welt in zwei Teile, das Morgenland und das Abendland. Das Morgenland war umflossen von der Gloriole unermesslichen Reichtums, hoher und alter Weisheit, märchenhafter Pracht und besass den Reiz des Geheimnisvollen. Das Abendland dagegen lag nüchtern und grau nahebei; es war von der Natur nur mässig begnadet, sein geistiger Gehalt erschien gegenüber der engeren Kulturwelt arm und einfach, und wo seine entlegeneren Gegenden in dunkle Wälder und geheimnisvolles Düster gehüllt waren, da gesellte sich hierzu die Vorstellung des Schreckens und Grausens. Auch später, als Europa vollständig bekannt und von der Kultur in Besitz genommen war, ward das nicht viel anders. Es kam das Christentum, welches wiederum seinen glänzenden Ausgangspunkt im Osten fand, und die heilige Legende, die in Anknüpfungen und Analogien orientalischen Ursprungs zurückwies bis Indien, als nach dem Ausgangspunkte des höheren Lichtes. Die christliche Kirche, welche in ihrem alten Testament ein gutes Stück orientalischer Denkungsart adoptierte, schob einen Ideenkreis in die westländische Welt, der von der Stammmutter Eva her über orientalische Völkerschaften in die Gegenwart hinüberleitete. Und wo in seinem Schriftenschatz von Hoffnung und Reichtum die Rede war, immer weisen diese Stellen gen Osten. Auch über die Juden ging der höchste Glanz auf, als Salomon seine politischen und Handelsverbindungen bis tief in das sagenumsponnene Asien ausgedehnt hatte. So entwickelte sich die Anschauung, als sei unsere arische Völkerfamilie von Asien ausgegangen, und als sei Europa nichts, als ein vom mütterlichen Stammlande her eroberter Appendix des gewaltigen asiatischen Kontinents. Es setzte sich in dem Bewusstsein der europäischen Völker die Vorstellung fest, als sei Asien ihre Heimat.

Diese Vorstellung wurde dadurch unterstützt, dass die Kultur in Europa ihren Lauf im allgemeinen von Südosten gen Nordwesten nahm, und die Thatsache, dass das arische Wesen ganz anders gestaltet war, dass alles Orientalische dem Europäer fremd und fremdartig erschien, blieb fast völlig ausser Betracht. Man beachtete nicht einmal den Umstand, dass sich auch in der ersten geschichtlichen Zeit keinerlei Überlieferungen, Sagen, Mythen oder Erzählungen fanden, welche auf asiatische Verwandtschaft der europäischen Völkerfamilie hindeuteten. Dagegen fanden und finden sich zahlreiche Berichte, Gesänge und Legenden, welche davon erzählen, dass umgekehrt Europa gen Osten zog. Ich brauche nur an den Argonautenzug, an den trojanischen Krieg, an die Geschichte des Phrygischen, Lybischen und anderer Reiche Kleinasiens zu erinnern, welche in einer Zeit, in der historische Forschung das Dunkel der Völkerbewegungen noch nicht völlig aufzuhellen im stande war, bedrängt wurden, untergingen und aufeinander folgten durch Invasionen aus dem europäischen Westen.

Freilich, damit soll nicht gesagt sein, dass nicht oft auch Asiaten gegen Europa gezogen sind; diese Züge fallen aber fast ausnahmslos in historische Zeit, und da lassen die feindlichen Zusammenstösse zwischen den Völkern des Ostens und des Westens stets erkennen, dass die andrängenden Asiaten dem abwehrenden Europäer fremd waren in Art, Kultur und Lebensauffassung, und dass es ihnen fast niemals gelungen, sich in Europa dauernd und mit Erfolg festzusetzen. Wohl ist Tschingis-Kan bis in das Herz Europas raubend und sengend vorgedrungen, aber so schnell wie er kam, so rasch ist er wieder zurückgeworfen worden; wohl haben die Türken das oströmische Reich erobert und sind später nach Attilas Vorgange bis ins Herz Europas vorgedrungen: allein in jahrhundertelangen Kämpfen wurde die asiatische Halb- und Unkultur, welche sie mitbrachten, zurückgeworfen, und wenn auch von den Türkenkriegen noch heute in Ost-Europa Völkerspuren geblieben sind, so treten sie doch als etwas Fremdartiges, Nicht-Europäisches in die Erscheinung. Auch die Mauren in Spanien haben sich nicht halten können. In der grossen Ebene an der Theiss sitzt als fremde Völkerschaft, aus dem Osten verschlagen und seiner Zeit grundverschieden von europäischem Wesen, der eine Stamm der Magyaren. Ausserdem hat nur ein Volk echt orientalischen Gepräges mit gewaltiger Zähigkeit, Energie und Beharrlichkeit nach Verlust der asiatischen Heimat Europa durchzogen und sich dauernd als ein Bestandteil in und über seine Völker verteilt, das sind die Juden. Aber ihrer sind verhältnismässig wenige, und nach ihrer Emanzipation und Assimilisation werden die europäischen Nationen diesen asiatischen Beisatz verzehrt haben, ohne dass das Gepräge ihrer arischen Eigentümlichkeit dadurch irgendwie wesentlich abgeändert worden wäre.

Wir finden also, dass die europäische Kultur durchaus eine originale ist. Das Gute, das sich in ihr entwickelt hat, ist europäischen und nicht asiatischen Ursprungs. Das Märchen von der asiatischen Heimat dieser Kultur ist falsch, und das Bewusstsein, welches sich an diese Legende anlehnt, ist von den Untersuchungen der Wissenschaft zum grössten Teil zerstört worden.

Allein die Berührungen zwischen der europäischen und der asiatischen Kultur sind dennoch uralt und sind häufig

genug innige und mannigfaltige gewesen. Es ist deshalb nur natürlich, wenn die Vorstellung von der Existenz einer fremden älteren Kultur sich lediglich in Bezug auf den Orient und Asien erhalten hat, unbeschadet dessen, dass man in späterer Zeit die uralte, hohe und von glänzenden Reichtümern überstrahlte Civilisation der Urbevölkerung Amerikas, der Azteken, der Inkas auffand. Die beiden letztgenannten Kulturblüten hat man thörichterweise sehr rasch zerstört und ausgeraubt. Asien aber blieb von der europäischen Begehrlichkeit fast unberührt und galt weitere Jahrhunderte hindurch als die Schatzkammer märchenhaften Reichtums.

Die Vorstellung vom Morgenland und vom Abendland ist gewichen, seitdem man alle Teile der Erde entdeckt und in Besitz genommen hat. Es giebt keine nebelhaften Fernen mehr, in die man nicht vorgedrungen ist, und der Osten sowohl wie der Westen liegen wenigstens in ihren Umrissen klar und offen vor den Blicken des Forschers.

Ich sagte soeben, die europäische Begehrlichkeit habe sich auf den Kontinent des fernen Westens geworfen und ihn ausgeraubt. Sie hat ihn aber nicht nur ausgeraubt, sondern ihn Gott sei Dank auch im besseren Sinne in Besitz genommen. Die Reste der alten Völker sind freilich beinahe ganz verdrängt, ihre Herrschaft verschwunden, ihre Denkweise in die Petrefakten der Ethnographie übergegangen; — aber auf den Trümmern dieser Herrschaft hat sich Europa mit neuer Kraft etabliert, und die Abkömmlinge europäischer Kultur, welche den westlichen Kontinent heute behaupten, haben es verstanden, neue Reichtümer zu schaffen, so gross, dass ihre Besitzer den Anspruch erheben, an der Herrschaft über die Erde teilzunehmen. Es wäre auffällig, wenn sich die gleiche Begehrlichkeit nicht auch gegen Osten gewendet hätte. Der Osten lag ja näher, und die Wege dahin waren bekannt und viel befahren zu einer Zeit, in welcher man noch nicht gelernt hatte, waghalsig den Atlantischen Ozean zu überschiffen. Allein die Kraft der asiatischen Kultur erwies sich als die stärkere; sie trat mit der Wucht weit grösserer Menschenmassen auf, und sehr häufig warf man von dort den vordringenden Europäer zurück, gleichviel, ob er beutesuchend ins Land fiel, oder ob er, wie zur Zeit der Kreuzzüge, nur um idealer Güter willen die Wanderung antrat. Nicht selten erfolgten sogar Vorstösse von Osten nach Westen. Man denke an die Zeit der Perser-Kriege, und man erinnere sich, dass noch heute die Türken an der begangensten Brücke nach Asien als vorgeschobener Posten die Wache halten. Nur einzelnen Nationen und nur an einzelnen Stellen gelang es, von dem alten Kontinent grössere Gebiete abzulösen und dem europäischen Herrschaftsbereiche anzugliedern. Da waren die Engländer, welche Indien erobert und besetzt halten, die Holländer, welche in Austral-Asien lange Zeit die Herrschaft führten. Da sind vor allem die Russen, welche den ganzen breiten Norden des asiatischen Kontinents politisch sich angegliedert haben. Freilich zunächst nur politisch. Denn der russisch-asiatische Besitz ist zum Teil heute noch so unentwickelt, wie er vor vielen Jahrhunderten war. Die Eroberung, die da erfolgt ist, glich in ihrem Wesen gegenüber den nomadisierenden Völkerschaften eigentlich nur der Okkupation herrenloser Gebiete. Über den Kaukasus sind die Russen als ernste Eroberer vorgedrungen und haben dort nahe dem Herzen des Kontinents reiche Gebiete asiatischen Herrschern streitig gemacht. Aber allerdings wenn man bedenkt, wie gewaltig das grosse Asien sich ausdehnt, unabhängig zum Teil sogar noch von europäischem Einfluss, wie unendlich zahlreich seine Völkerscharen sind, so kann man von einer Eroberung Asiens in dem Sinne, dass diese Eroberung den Vorläufer einer Assimilierung und kulturellen Unterwerfung bedeuten soll, eigentlich nicht reden.

Es scheint aber, dass diese Eroberung sich dennoch, und dass sie nicht der Hauptsache nach unter Kanonendonner und Schlachtenlärm sich vollziehen soll: Der wirtschaftliche Aufschluss des gewaltigsten und in seiner Hauptmasse ungegliedertsten und vielleicht deshalb unzugänglichsten Teiles der Welt hat seit langer Zeit begonnen und gerade während der letzten Jahrzehnte rapide Fortschritte gemacht. Die wirtschaftlichen Beziehungen Asiens zu Europa sind in früheren Jahrzehnten, gegen das jetzige Verhältnis angesehen, nur sehr geringfügige gewesen. Karawanenhandel von drüben nach hüben hat wohl existiert, solange die Geschichte dergleichen beobachtet und aufgezeichnet. Dieser Karawanenhandel ist für gewisse Zeitalter, im Vergleiche zur Ausdehnung der derzeitigen Handelsbeziehungen überhaupt, nicht unbedeutend gewesen. Aber er war wohl niemals so gross, dass ein massgeblicher wirtschaftlicher Einfluss desselben in Europa zu spüren war. Venedig und die italienischen Republiken sind auf der Grundlage dieses Handels eine Zeitlang reich gewesen, die oberdeutschen Städtebünde desgleichen. Holland und England verdanken einen Teil ihres europäischen Einflusses dem Reichtume, der ihnen aus ihren asiatischen Beziehungen kam. Im fernen Russland war Nishnij-Nowgorod mit seiner Weltmesse lange Zeit ein Einfallsthor wirtschaftlichen asiatischen Einflusses. Aber vielleicht mit Ausnahme des letztgenannten Falles befand sich dieser Handel nicht in asiatischen, sondern in europäischen Händen, und er stellt sich dar nicht als eine Einflussnahme Asiens auf Europa, sondern umgekehrt als eine solche Europas auf Asien. Die Europäer beuten den asiatischen Markt aus. Sie gehen hinüber als Angreifer, auch im friedlichen Wettkampf der Produktion und des Handels. Die Asiaten aber bleiben, mit verschwindenden Ausnahmen — ich erinnere an den weltgewandten schlimmen Armenier —, passiv und quietistisch und gegenüber der Regsamkeit Europas gleichsam im Halbschlummer.

Aus diesem Halbschlummer ist ein Teil, und zwar einer der ältesten Teile asiatischer Kultur, durch die Trompetenstösse des jüngsten europäisch-chinesischen Krieges aufgeschreckt worden. Vorher schon ist das Inselvolk der Japaner erwacht, hat die Überlegenheit einzelner in die Augen springender rein mechanischer Punkte der europäischen Civilisation erkannt und sich dieselben in Form einer rasch übergestrichenen Politur zu eigen gemacht. Dieses Volk hat dabei mehr als irgend eine andere asiatische Völkerschaft die Art der Europäer nachgeahmt, indem es seine Wirtschafts-Beziehungen gleichfalls in einem agressiven Aussenhandel auszudehnen suchte, mit seinen Produkten auf dem östlichen Markte erschien und den europäischen Kaufmann daselbst an mehreren Plätzen unterbot. Aber ausser an dieser Stelle ist der Asiate als selbständiger Kaufmann und als wirtschaftlicher Eroberer für eigene Rechnung und Gefahr noch nicht in Europa aufgetreten.

Europa aber klopft mächtiger denn je zuvor an die Pforten Asiens. Es ist an einzelnen Stellen schon dahin gelangt, nicht nur einen gewaltigen und vorteilhaften Tauschhandel zu etablieren, sondern es hat Ansätze gemacht, bisher unfruchtbare Gebiete zu entwickeln und anzubauen. Ich erinnere daran, dass Russland im asiatischen Transkaspien seit Beginn der 80er Jahre eine Baumwollenkultur geschaffen hat, welche Europa in vielleicht nicht zu ferner Zeit es möglich machen wird, sich von den übermütigen Amerikanern zu emanzipieren. Die Sibirische Bahn hat ihr erstes Geleise

erhalten und in ihm einen Weg für die moderne Kultur erbaut, der so tief in Asien hineinführt, wie keiner zuvor. Und solcher Wege werden andere folgen. Schon ist die Trace der deutsch-französischen Bagdad-Bahn abgesteckt, schon blüht der Levante-Handel rascher und rascher empor, schon bemerken wir eine lebhafte Exploition in Französisch-Indochina, schon sehen wir in Englisch-Indien europäische Industrie angesiedelt und noch rascher emporblühen, als die Industrie-Ansätze in Japan. Unter dem Einflusse des europäischen Zuzuges und Handels ist Hongkong mit überraschender Schnelligkeit zu einem Riesenplatz geworden, und wenn man die ganze Fülle der Beziehungen überschaut, welche heute die Völker Europas gen Asien blicken lässt, so ergiebt sich ein Bild von ungeahnten Perspektiven.

Wie schon gesagt, der grösste Teil der asiatischen Kultur ist bisher in passiver Ruhe geblieben. Aber das Gefühl, dass da eine gewaltige Macht schlummert, und dass es vielleicht das gefährlichste Unterfangen seit Jahrtausenden darstellt, diese Kultur zu wecken und zu einer aktiven und angreifenden machen zu wollen, dieses Gefühl durchzittert von Zeit zu Zeit den europäischen Boden und klingt aus in den prophetischen Warnungsruf: „Völker Europas, wahret Eure heiligsten Güter". Es ist damit zugleich ausgesprochen, dass der furchtbare Kampf, welcher durch dieses europäische Vorgehen vielleicht heraufgeschworen wird, ein Ringen darstellen wird zwischen zwei Kultūren von gewaltiger Kraft und gewaltigem Inhalt. Dieser Kampf wird nicht ein äusserlicher sein, sondern er wird hineingreifen in die Tiefen der Menschheit und ihrer Entwicklung und bis auf den Grund der Seele beider Kontinente.

Werden wir Europäer in diesem Kampfe siegen? Kennen wir die asiatische Kultur schon so weit und aus dem Grunde, dass wir die Kräfte, welche dort schlummern, abmessen und mit den unseren vergleichen können? Wer will es wissen? Aber gingen wir auch direkt in unser Verhängnis, — das rege Leben der Arbeit, der befruchtende Inhalt unserer Kultur, die tiefernsten Fortschritte unseres Strebens, sie gestatten uns nicht, Halt zu machen auf dem Wege, den die europäische Kultur zur Eroberung der Welt eingeschlagen hat, während ihre grössere, ältere, aber schwerfälligere Schwester Asien in jahrtausendelangem Schlummer lag. Wir haben den Kampf schon aufgenommen, nicht um äusserer Reizungen willen, sondern aus den Bedürfnissen der Ausgestaltung unseres innersten Wesens heraus; wir können auf der Bahn, welche wir beschritten haben, heute nicht mehr einhalten. Der Kampf wird auf der ganzen Linie entbrennen. Wer siegen wird, weiss man heute nicht. Wir können nur hoffen auf die Kraft dessen, was die kulturelle Arbeit unserer Väter in zwei Jahrtausenden aufgebaut hat. Das ist voll lebendigen Inhalts und mit inhaltsvollem Leben erfüllt, es ist nirgends erstarrt und nirgends träge geworden, und so ist es wohl möglich, dass wir den grösseren müden Koloss überwältigen. Werden aber wir Europäer Sieger bleiben, so wird reicher Lohn und reiche Beute dieses Siegers harren; und an solcher Beute wird derjenige den grössten Anteil gewinnen, welcher im Kampfe mit in erster Reihe stand.

Deutschland ist in diese Reihe unlängst eingetreten. Nicht dass es die kulturfördernde Arbeit gen Asien hin nicht schon lange mit still und nachhaltig wirkender Kraft aufgenommen hätte, — es ist doch erst in jüngster Zeit, auf die bisher gewonnenen Ergebnisse gestützt, mit seinem Anspruche offen hervorgetreten. Dass wir dabei lediglich aus den Bedürfnissen unserer sonstigen Weltmachtstellung heraus gehandelt haben, wird heute wohl niemand mehr bezweifeln. Dass wir überhaupt, wenn wir anders eine Zukunft, ja, wenn wir nur einen grossen nationalen Bestand behaupten wollen, darauf angewiesen sind, in die Arena der grossen, weltbeherrschenden Politik einzutreten, dieses Bewusstsein ist heute bereits weiten und den besten Kreisen unseres Volkes geläufig. Ich brauche deshalb auf die Notwendigkeit der Fortbewegung auf dieser Grundlinie hier nicht mehr hinzuweisen.

Es könnte sich nur um die Frage handeln, ob denn gerade der Vorstoss gen Asien in der Richtung dieser Laufbahn gelegen ist. Die Antwort auf diese Frage ergäbe sich klar und deutlich aus einer abschätzenden Betrachtung aller der wirtschaftspolitischen Verbindungen, direkter und indirekter, welche wir heute mit den verschiedenen Teilen des asiatischen Kontinents bereits angeknüpft haben und, nachdem gewisse Grundlagen gelegt sind, in der nächsten Zeit noch anknüpfen werden. Es ist an dieser Stelle nicht der Raum, alle diese Beziehungen in ihren Einzelheiten aufzusuchen, zu verfolgen, zu zergliedern und auf ihren Wert und ihre Dauerhaftigkeit hin zu prüfen. Eine solche Darlegung, wollte sie vollständig sein, würde eine gewaltige Arbeit erfordern, eine Arbeit übrigens, deren Wichtigkeit nicht zu unterschätzen ist, und welche allein schon die Berechtigung der Begründung einer besonderen Deutsch-Asiatischen Gesellschaft beweisen kann. Wir haben eine Fülle solcher Beziehungen. Diese Beziehungen sind zum Teil schon vor langer Zeit angeknüpft, und sie haben durch die jüngsten Erfolge unserer Ueberseepolitik wesentliche Stützen erhalten. Die Männer aber, welche mit hellem Blicke erkannt haben, wie fruchtbringend die Verfolgung dieses Weges für uns werden kann, schätzen diese wirtschaftlichen Beziehungen und ihre Erhaltung so hoch, dass sie keine Bedenken getragen haben, unserem Volke die immerhin beträchtlichen Opfer materieller und psychischer Art, die uns der ostasiatische Feldzug gebracht, aufzuerlegen. Durch diese Opfer ist der Wert jener Beziehungen selbstverständlich noch gewachsen. Schon weil wir die Opfer nicht vergebens gebracht haben können, giebt es für uns an dieser Stelle keine Umkehr.

Ich sehe also davon ab, unseren Kapitalien, unseren Schiffen, unseren Expeditionen, unseren Handelsunternehmungen zu folgen nach Anatolien, nach der Levante, nach Syrien, nach Arabien, nach Indien, nach dem asiatischen Osten, nach dem australasiatischen Archipel. Ich begnüge mich vielmehr mit dem Hinweise, dass es eine Pflicht der berufenen Kreise ist, die grosse Kulturaufgabe, die sich hier in einer unendlichen Reihe von Einzelhandlungen anbahnt und vollzieht, dem Bewusstsein der grossen Menge des Volkes näher zu bringen und sie an diejenige Stelle der Volksseele einzuschalten, in welcher Erkenntnis und vaterländisches Gefühl ineinander übergreifen. Es wird unsere Aufgabe sein, die wir uns vorgenommen haben, an diesem Thema zu arbeiten, — und wir laden zu dieser Arbeit Alle ein, welche mit uns der Meinung sind, dass es sich hier um eine der vornehmsten Aufgaben unserer nationalen Gegenwart handelt — die Propaganda dieser Gedanken nicht schlummern zu lassen. Wir sind überzeugt, dass solche Gedanken richtig und wertvoll sind. Um aber anderen die gleiche Erkenntnis zu geben, wird es nötig sein, alle Einzelheiten des gewaltigen grossen Bildes, welches da vor unseren Blicken entrollt ist, nahe zu rücken, zu erklären, zu erläutern und auf den Zusammenhang aller Teile mit dem grossen Grundgedanken zu prüfen und hinzuweisen. Wie wir Deutsche

es gewöhnt sind, werden wir es uns dabei nicht genügen lassen, nur zu sehen, was gegenwärtig vorliegt, sondern wir werden versuchen, zu dem inneren Grunde der Erscheinungen hinabzusteigen und neben die Beobachtung unserer wirtschaftlichen und politischen Erfolge die wissenschaftliche Durchforschung und die geschichtliche Grundlegung zu stellen. Eine Lösung dieser riesigen Aufgabe wird natürlich nur dann möglich sein, wenn weite Kreise bei dieser Arbeit mitthun und ihre Kraft in den Dienst der grossen Sache stellen. Patriotisch gesinnte Männer, Männer, welche gewöhnt sind, über Gegenwart und Zukunft unserer Nation nachzudenken, ihre guten Gedanken auf dem Opferaltar einer gemeinnützigen, öffentlichen Thätigkeit darzubringen, sollen uns alle willkommen sein. Wir werden versuchen, nicht nur für die Fachgebildeten, sondern für jeden Gebildeten überhaupt verständlich und interessant zu werden, denn wir wünschen für unsere Sache ja nicht nur die Mitarbeit der Federn, sondern auch die Mitarbeit der, wenn ich so sagen darf, politischen Empfindungen. Wenn sich aber zahlreiche wertvolle Mitarbeiter an unserem Werke beteiligen, so wird die Anregung, die wir zu geben wünschen, auch nach aussen hin fruchtbar sein, und wir werden dienstbar werden im besten Sinne des Wortes nicht nur der Nation und den Aufgaben ihres kulturellen Fortschrittes, sondern auch den einzelnen Bestandteilen des Volkes, und vielleicht nicht zuletzt mittelst vorbereitender und aufklärender Thätigkeit, auch den Leitern unseres Staates, der Regierung. Es ist klar, dass uns bei dieser unserer Arbeit kein rein politisches oder partei-politisches Interesse binden kann. Das warme vaterländische Gefühl, welches uns erfüllt, da wir mit schwachen Kräften an eine grosse Aufgabe herantreten, dieses Gefühl hoffen wir zu finden bei Männern aller Parteien und aller Richtungen.

Die Tatze des asiatischen Tigers hat uns jüngst empfindlich ins Fleisch gegriffen. Wir haben eine Probe davon bekommen, mit welch schlimmem Gegner wir es zu thun haben. Wir haben uns nicht entmutigen lassen, und der Osten empfing jüngst die erste scharfe Lektion von dem vereinten Europa, das er bisher in lethargischer Kurzsichtigkeit verachtet hatte. Der Bruder des grössten asiatischen Herrschers hat gerade in unser Land kommen und sühnen müssen, was als Ausfluss asiatischer Unkultur unsere Civilisation verletzt hat. Die Sühne war der Beweis eines ersten Sieges der jungen Europa über die alte Asia. Sicherlich des ersten Sieges, welcher erfochten ist in dem Bewusstsein der Erfüllung einer gesamteuropäischen Kultur-Mission. Möge es zum guten Vorzeichen gereichen, dass es uns vergönnt ist, gerade unter solchen Auspizien unsere Arbeit aufzunehmen!

Dr. Vosberg-Rekow.

Japanische Sorgen und Hoffnungen

Von Graf Hans von Koenigsmarck.

I.

„Na, da wären wir ja!"

Vom Strome internationalen Verkehrs erfasst, tauchten die Japaner auf der Weltbühne empor.

Überraschend schnell fanden sich unsere Antipoden in ihrer neuen Rolle zurecht, begrüsst von stürmischem Applaus der gebildeten Welt. Mit gespannter Aufmerksamkeit wandte diese fortan ihre Blicke dem Wunderland im fernsten Osten zu.

Heute sind es nicht mehr die buntgewandigen, tanz- und sangeskundigen Geishas, die tausendfarbenen, vielblumigen Chrysanthemen, märchenhaften Lotosteiche und geheimnisvollen Tempelhaine, die im Vordergrunde der japanischen Schaustellung stehen.

Seit Japans erstem Erscheinen auf der Weltbühne hat sich die Scenerie im Reiche der aufgehenden Sonne vollkommen verändert: die rauchgeschwärzte Atmosphäre gewaltiger industrieller Anlagen bildet den Dekor, ein wimmelnder Schwarm emsiger Arbeiter in eintöniger Werktagskleidung die Staffage Jung-Japans. Eisenbahn und Telegraph, fieberhaft pulsierendes geschäftliches Getriebe zogen mit dem Scenenwechsel ein, mächtige Industrie- und Handelszentren erstanden. Das Stöhnen und Dröhnen der elektrischen und Dampfbetriebe, das Schwirren und Summen der Räder, Klappern und Hämmern der Maschinen übertönen den Gesang der Geisha, die rhythmischen Akkorde der „Samisans". Und über die Meere nach allen Himmelsrichtungen ziehen unter der weiss-roten Flagge riesige Ozeanfahrer dahin, am Horizonte schwarze Dampfwolken hinterlassend — Spuren rastloser Thätigkeit, welche bis an die fernsten Küsten Kunde tragen, dass heute auch Japan, bisher nur bekannt aus Sang und Sage, als herausfordernder Mitbewerber im ökonomischen Ringen auf dem Schauplatz der Welt erschienen ist.

In wenigen Jahrzehnten ist es dem kleinen Inselreich gelungen, sich begründetes Ansehen in beiden Hemisphären zu sichern. Nicht zuletzt auf wirtschaftlichem Gebiete hat den Japanern der radikale Bruch mit ihren bisherigen Traditionen — vollzogen mit einer so verblüffenden Energie, wie sie in der Weltgeschichte thatsächlich einzig dasteht — in jeder Hinsicht reiche Früchte getragen. Die Zahlen, welche eine der ersten Handelszeitungen im Lande des Mikado über Japans wirtschaftlichen Aufschwung veröffentlicht, wirken überraschend. Seit der Eröffnung des Inselreichs bis zur Gegenwart hat in erster Linie dessen auswärtiger Handel eine gradezu erstaunliche Entwickelung genommen. Der Gesamtwert des japanischen Warenverkehrs mit dem Ausland ist von rund 26 Millionen Jen im Jahre 1868 auf über 435 Millionen im Jahre 1899 angewachsen; die Einfuhr hat sich von rund 10 Millionen Jen auf fast 221 Millionen, die Ausfuhr von 15 Millionen auf nahezu 215 Millionen gehoben. Nicht nur auf dem eigenen Markt konnte Japan dem Vordringen auswärtiger Konkurrenten mit Erfolg entgegentreten, auch ausserhalb der Grenzen wurden in überseeischen Plänkeleien nicht zu unterschätzende ökonomische Vorteile errungen. Europa hat die Thatsache vor Augen, dass Japan heute nicht bloss seinen eigenen Bedarf aus den heimischen Hilfsquellen deckt, sondern auch nach Korea, Sibirien, China, Indien, ja selbst nach Europa und Amerika Waren im Werte vieler Millionen exportiert. Mit dem steigenden Wohlstand des Landes hat die Zunahme der Bevölkerung Schritt gehalten. So steht mit einem Bevölkerungszuwachs von 370 000 Seelen innerhalb eines Jahrzehntes die Stadt

Osaka obenan; es folgt die Residenz Tokio, deren Einwohnerzahl sich in derselben Periode um 260 000 vermehrte, während Kobe um 110 000 und Nagoya um 90 000 Seelen zugenommen haben. In entsprechendem Verhältnis findet die Zunahme auch in den übrigen Bezirken und auf dem Lande statt. Die Gesamtbevölkerung des japanischen Kaiserreichs stieg auf diese Weise von rund 40 Millionen im Jahre 1887 auf nahezu 48 Millionen im Jahre 1900, was einen Zuwachs von 20% ergiebt.

Mit Befriedigung kann die japanische Regierung in der That auf das innerhalb eines Menschenalters vollbrachte Werk zurückblicken, das, ungeachtet aller Schwierigkeiten, welche die ungeheuren politischen und sozialen Umwälzungen mit sich bringen mussten, derartige Resultate zeitigte.

Bisher haben die Männer der neuen Ära mit Erfolg zum Segen ihres Vaterlandes operiert, und der erstaunliche Aufschwung japanischer Arbeit hat das Bestreben, Japan auch zu einem wirtschaftlichen Faktor zu erheben, in glänzendster Weise gelohnt; doch der Zukunft bleibt es vorbehalten, zu zeigen, ob die Regierung auch in der Folge stark und geschickt genug sein wird, die weiss-rote Fahne im Ringen mit dem Gegner auf politischem und wirtschaftlichem Gebiete oder auch auf dem Felde der Ehre mit dem Schwert in der Hand hochzuhalten, um Japan die Rolle eines europäisch zivilisierten, unabhängigen Staates weiter zu sichern. Erst die kommenden Jahre werden uns auch darüber belehren können, ob der Kern des japanischen Wirtschaftslebens gesund, das Land widerstandsfähig genug ist, die Kinderkrankheiten seiner jungen Industrie, seines Handels und Wandels zu überstehen.

Es ist nicht zu leugnen, dass bereits zur Zeit unter der allgemein ungünstigen Geschäftslage in Japan während des Jahres 1900 alle Zweige des japanischen Erwerbs- und Wirtschaftslebens schwer gelitten haben, dass dadurch vor allem die noch junge und wenig kapitalkräftige japanische Industrie einen schweren Stand gehabt hat. Auch die bedeutende Vermehrung der Produktion ist, wie in anderen Industrieländern, ebenfalls im Reiche des Mikado nicht ohne schädliche Wirkung geblieben. Dazu regt sich die industrielle Konkurrenz an allen Ecken und Enden des Erdballes von Tag zu Tag lebendiger, und die Absatzgebiete werden dementsprechend für den Einzelnen immer weniger gewinnbringend.

Für Japan dürfte auch die letzte China-Expedition in ökonomischer Beziehung kaum Wandel zu seinen Gunsten schaffen; ja die dortigen Erfolge Russlands dürften einen kritischen Zeitpunkt im japanischen Wirtschaftsleben gradezu heranbeschworen haben. Denn werden einerseits Europa und Amerika nun nicht säumen, ihre Überproduktion auf den chinesischen Kontinent zu werfen und den gelben Rivalen dort immer nachhaltiger zu verdrängen, so sieht sich andererseits die russische Herrschaft durch ihre unerwartet schnellen Erfolge im nördlichen China dem endlichen Ziele ihrer ostasiatischen Politik bald so nahe gerückt, dass dem japanischen Vordringen in Korea ein militärisches „Halt“ zugerufen werden muss.

„Korea erwerben oder verlieren“ wird für Japan „Sein oder Nichtsein“ bedeuten, wird für die wirtschaftliche Zukunft des japanischen Kaiserreichs und damit für dessen politische Selbständigkeit ausschlaggebend werden.

Wenn es einen Punkt giebt, über den ausnahmslos alle Klassen des japanischen Volkes unbedingt einig sind, so ist es die Überzeugung, dass Japan es eher aufs alleräusserste ankommen lassen muss, als Korea unter fremde Herrschaft oder auch nur unter fremden Einfluss gelangen zu lassen. Waren die Japaner vor dem Kriege mit China von Geschlecht zu Geschlecht mit der Anschauung getränkt worden, dass die Geschichte Koreas mit derjenigen Nippons seit den Tagen Hideyoshis verknüpft sei, so wurde dieses traditionelle Interesse nach den letzten Kriegen nicht nur verstärkt, sondern durch materielle Erwägungen von zwingender Gewalt noch bedeutend verschärft.

Seitdem durch den Frieden von Shimonoseki alle Hoffnungen, auf dem chinesischen Kontinent festen Fuss zu fassen, aufgegeben werden mussten, richteten sich die Blicke des japanischen Kaiserreichs fast ausschliesslich auf die nahe Halbinsel.

In der That bildet diese für Japan entschieden gleichzeitig das bevorzugteste und begünstigste Auswanderungs- und Absatzgebiet, wie es auch von hier aus am geeignetsten seinen Ausfall an Brotstoffen decken kann. In Korea vermehrt jeder neue japanische Einwanderer den Einfluss, den seine Landsleute bereits dort im hohen Grade besitzen. Zur Zeit hat Japan nicht nur eine ganze Reihe bedeutender Niederlassungen an der Küste der Halbinsel aufzuweisen und verfügt nicht nur über ein umfangreiches Geschäft mit dem Innern, sondern es legt auch in Korea so viel Kapitalien an, als es zur Stunde nur eben aufbringen kann. Japan hat bereits das amerikanische Syndikat, das die erste koreanische Bahn von Tshemulpo nach Söul gebaut hatte, aufgekauft. Gegenwärtig wird in Tokio Geld aufgenommen für den Bau einer bedeutend längeren und wichtigeren Strecke, welche die Residenz Söul mit Fusan — einer nur dem Namen nach koreanischen, thatsächlich japanischen Hafenstadt an der Südküste der Halbinsel verbinden soll.

Nur auf Korea kann sich die wirtschaftliche Zukunft Japans und damit dessen Macht überhaupt aufbauen.

Mit Rücksicht auf dieses gradezu zur Lebensbedingung gewordene, lang angestrebte Ziel brachte das japanische Volk opferfreudig für Armee und Marine die grösstmöglichen Mittel auf, um diese einmal dort einzusetzen, wo russische und japanische Gegensätze einen Kampf entfachen müssen, der über die Existenz des Inselreichs entscheiden wird.

Weniger aus materiellen Gründen als vielmehr einer strategischen Notwendigkeit zufolge muss andererseits auch Russland unbedingt den Besitz der koreanischen Halbinsel für sich anstreben.

Herr dieses, für Russland in erster Linie militärisch überaus wichtigen Stück Landes, kann dasselbe dann endlich seinen letzten Streich im fernsten Osten insceniren, d. h. zum wuchtigsten Hiebe gegen Japan, den ihm dort draussen unbequemsten und beachtenswertesten Gegner, ausholen.

Die Südküste Koreas beherrscht die japanische Meerenge, welche gleichzeitig die Wasserverbindung zwischen Vladivostok und Port Arthur herstellt. Schon aus diesem Grunde darf Russland dort eine andere Herrschaft als die seine nicht dulden. In jeder anderen Hand überhaupt würde Korea stets einen Keil zwischen des slavischen Riesen nördlichen Besitzungen und dessen neuen südlichen Erwerbungen in der Mandschurei bedeuten. Port Arthur wäre in diesem Falle von Korea aus stets bedroht, wie überhaupt alsdann eine gesicherte Entwickelung russischen Besitzes am Golf von Petschili undenkbar wäre.

Die koreanische Regierung selbst meint zwar, neuerdings einen für beide Interessenten gleichbefriedigenden Ausweg

gefunden zu haben. Einige geistvolle Vertreter dieses gelben Volkes haben bei ihrem neuesten Erwachen aus dem Schlafe orientalischer Indolenz etwas von einer Sonderstellung der Schweiz und Belgiens in Europa läuten hören. Warum sollten die europäischen Grossmächte nicht auch ihrem Lande die Neutralität garantieren!

Ungeachtet dieser hochfliegenden Pläne wird Korea aber nach wie vor der Zankapfel des russischen Riesen und des japanischen Zwerges bleiben müssen. Denn für die Weiterentwickelung Russlands sowohl als auch für diejenige Japans bildet die koreanische Halbinsel eine conditio sine qua non, ohne welche Japan seine heutige Unabhängigkeit, Russland die Idee einer unbeschränkten Herrschaft im Norden des Golfes von Petschili aufgeben müsste, Japan in erster Linie infolge wirtschaftlichen Zusammenbruchs, Russland insbesondere aus militärischen Gründen.

Armenien.

Eine kulturhistorische Studie von Prof. Dr. H. Zimmerer-Ludwigshafen a. Rh.

Um die Ereignisse des letzten Jahrzehnts in Vorderasien und am Bosporus zu begreifen, müssen wir einen Blick auf Land und Volk der Armenier werfen; vor allem aber giebt uns die Geschichte des alten, hochberühmten und unglücklichen Volkes selbst den Schlüssel für die Lösung der sonst rätselhaften und verwickelten „armenischen Frage". Wir versuchen wörtlich an der Hand der Forschungsergebnisse zweier so bedeutender Gewährsmänner, wie H. Gelzer und H. Hübschmann, und auf Grund eigener Beobachtungen im Lande, ein Geschichtsbild zu entrollen. In der Schilderung der letzten Begebnisse folgen wir den Berichten der neuesten Reisenden, wie Lepsius, Belck, Lehmann, Rohrbach, Friedrichsen, Grothe, unseren eigenen Erlebnissen und dem Wortlaut der französischen Gelb- und englischen Blaubücher. Wir entsagen dabei grundsätzlich der Versuchung, aus der Sintflut gegnerischer Streitschriften die eine oder andere herauszugreifen, um nicht die kaum beruhigten Leidenschaften der Herrscher und Beherrschten von neuem zu entfachen. Wir sind dabei sicher, dass ein so altes, unbeugsames, nationalstolzes und glaubenstreues Kulturvolk auf die Teilnahme der Wissenschaft und der gebildeten Welt Anspruch hat, zumal dasselbe als ein Zweig des indogermanischen Stammes sowohl nach seiner Herkunft als nach seinem Glauben uns nahe steht.

Wir sehen dabei mit Staunen, wie aus einer Reihe von wirklichen oder eingebildeten Ruhmes- und Rechtstiteln das Selbstbewusstsein der Nation herausgewachsen ist, das zuerst bei den Gebildeten und später bei der Mehrheit der Stammes- und Sprachgenossen gebieterisch jenes Mass von Freiheit und Selbstregierung forderte, das den anderen Völkern Europas längst und den einzelnen Provinzen des Osmanischen Reiches seit verhältnismässig kürzerer Zeit gewährt worden war. Wir stossen aber, wenn wir uns die berechtigten oder unberechtigten Forderungen der Armenier vergegenwärtigen, auf eine Schwierigkeit, wie sie uns fast kein anderes Volk, das um seine Freiheit kämpfte, bietet. Den Armeniern fehlt der örtlich beschränkte Schauplatz ihrer Geschichte, die einheitliche scharf begrenzte geographische Basis. Ihr Ursprung, ihre Wanderschaft, Siedelung, ihre Leidens- und Ruhmesgeschichte spielt sich ebensogut in Europa wie in Asien ab, ihre Ursitze, ihre Hauptstätten liegen ebensogut um die Gipfel des Ararat und Taurus wie an den Bergen Thrakiens. Dabei haben wir noch einmal zu scheiden zwischen der Urgeschichte eines uralaltaisch-turanischen Volkes und den eigentlichen, den indogermanischen Armeniern, die uns bald als Verwandte der thrakischen Phryger bald der kappadokisch-cilicischen Hethiter geschildert werden.

Nach der Anschauung der einheimischen Geographen bildet Armenien die Mitte der Welt. Schon die Urgeschichte des Landes ist für seine Söhne ein Gegenstand des Ruhmes und Stolzes. Die assyrischen Keilschriftberichte, welche durch die Nachrichten der sogenannten vorarmenischen oder chaldischen Keilschriften, auch Keilschriften von Wan genannt, durch Belcks und Lehmanns Forschungsreisen wesentlich ergänzt worden, haben uns über das Land oder Reich Ararat und seine älteste Geschichte zuverlässige Kunde aufbewahrt. Die Bewohner dieses vorarmenischen Urartu- oder Wanreiches, welche Herodot die Alarodier nennt, und deren Sprache sich von derjenigen der später auftretenden indogermanischen Armenier unterscheidet, führen nach ihrer Hauptstadt Chaldis den Namen Chalder oder Chaldiner. Die Berührungen der Assyrer mit dem Reich Urartu gehen bis auf die Zeit Tiglatpilesers I. (c. 1125 bis 1110 v. Chr.) zurück. Den Höhepunkt dieses Reiches bezeichnet die Herrschaft des Königs Menas, des Erbauers des noch bestehenden grossen Menaskanales, der die Gartenstadt Wan-Tuspa und ihre Hochburg mit Wasser versorgte, und seines Sohnes Argistis I., gegen den Salmananar III. (783—773) sechsmal zu Felde ziehen musste. Zum letzten Male erwähnt der Prophet Jeremias das Reich; dann verschwindet es aus der Geschichte. Dieses Volk scheint infolge der grossen Umwälzungen und der gründlichen Umgestaltung der politischen Verhältnisse der vorderasiatischen Staaten und Völker im Laufe des 7. und 6. Jahrhunderts v. Chr., welche durch die Einfälle der Kimmerier und der sakischen Skythen oder Skoloten herbeigeführt wurden, seinen Untergang gefunden zu haben. Das Land Ararat wurde nun von einer neuen Bevölkerung, den jetzt zum ersten Male in der Geschichte auftretenden indogermanischen Armeniern überschwemmt, deren Einwanderung in diese Gebiete vermutlich im Zusammenhang mit dem Einbruch der vorerwähnten Wandervölker steht. Ueber die ursprünglichen Wohnsitze und älteste Geschichte der Armenier, deren Sprache, wie H. Hübschmann erwiesen hat, einen selbständigen Zweig des indogermanischen Sprachstammes bildet, gehen die Ansichten der neuesten Forscher auseinander. E. Meyer hat es für in hohem Grade wahrscheinlich erklärt, dass die Indogermanen Kleinasiens und Armeniens von Thrakien aus im 7. vorchristlichen Jahrhundert in ihre geschichtlichen Wohnsitze gelangt sind. Nach Kretschmers Einleitung in die Geschichte der griechischen Sprache (1896 p. 208 f.) sassen die Armenier, einst ein Zweig der phrygischen Nation und eine dem Phrygischen verwandte Sprache sprechend, vor Zeiten im Norden von Thessalien und wanderten, nachdem im dritten Jahrtausend v. Chr. die thrakisch-phrygischen Stämme in Bewegung gekommen waren, mit diesen nach Kleinasien, zogen über Bithynien und die nördlichen Länder am Pontus nach Kleinarmenien, um später von da aus in das eigentliche (Hoch-) Armenien einzudringen. Ich

habe mich über diese ethnographischen Fragen in meinem und R. Oberhummers Reisewerke „Durch Syrien und Kleinasien“ (Berlin 1899) in den Kapiteln zur „Bevölkerung Kleinasiens“ und „Kappadokien“ ausführlich ausgesprochen und habe darin mit Frdr. Hommel auch die äusserst verwickelte Hethiterfrage berührt. Ich möchte hier nur soviel hinzubemerken, dass die als siegreiche Eroberer kommenden Armenier oder Söhne Hayks, wie sie sich selbst benannten, alsbald die einheimischen uralaltaischen Bewohner unterjochten und sich mit ihnen vermischten. Der armenische Typus trägt heutzutage noch die sichtbaren Spuren teils der semitischen, teils der kaukasischen Rasse. Auf die geistreiche Lösung der semitischen Anklänge an den Armeniertypus, wie sie von Luschan in seinem Vortrage (Ulm 1892) über die anthropologische Stellung der Juden entwickelt hat, kann ich hier nicht eingehen. Eine Zuwanderung der Armenier aus Cilicien haben namhafte Gelehrte daraus geschlossen, dass nach den scharfsinnigen Ausführungen von Peter Jensen die Sprache der sog. hethitischen Inschriften (Hieroglyphen) das Altarmenische sei. Allein dem steht das triftige Zeugnis des einheimischen Geschichtsschreibers Moses von Chorene entgegen, der in seiner Geographie Armeniens (c. 440 n. Chr.) gelegentlich kurz andeutet, dass die „Hayk“ aus dem „grossen Thessalia“ herstammen. Derselbe Schriftsteller giebt in seiner Geschichte Armeniens die Nachricht, dass die alten Armenier das Sintflutereignis und die Geschichte eines Flutheros (Noah), sowie seiner Angehörigen in ihren Volksdichtungen besangen. Dieser Umstand, in Verbindung mit der bestimmten Bezeichnung der Berge von Ararat in der Genesis als Landungspunkt Noahs und als Ausgangsort der neuen Menschheit, legt die Vermutung nahe, in der armenischen Landschaft Ararat (Ayrarat) sei die ursprüngliche Heimat der Sintflutsage überhaupt, sowie der Schauplatz des Ereignisses selbst zu suchen, zumal da auch in der von dem babylonischen Priester Berosus mitgeteilten Form der Sage immer noch Armenien als Ausgangsort der geretteten Menschheit erscheint. In dem Berichte des Nicolaos von Damascus bei Josephus wird die Sintflutsage ebenfalls nach Armenien und auf den Berg Baris oberhalb der Landschaft Minyas verlegt. Damit ist nach den Untersuchungen von Friedrich Murad (Heidelberg 1901), kein anderer als der Berg Masis, fälschlich Ararat genannt, gemeint, der bei den Armeniern auch bardsr, der hohe, (5000 m) genannt wird.

Nachdem die Armenier in ihren historischen Wohnsitzen sich festgesetzt, standen sie erst unter medischer Oberhoheit, der sie durch Cyaxares (634—594 v. Chr.) unterworfen wurden, und nicht lange darnach gerieten sie unter das Joch der Perser, das sie immer von neuem abzuschütteln suchten, um es immer wieder aufzunehmen und schliesslich über ein Jahrtausend tragen zu müssen. Trotz des römischen Einflusses ist Armenien auch zur Partherzeit, wie Mommsen (Röm. Gesch. V.) bemerkt, immer ein ungriechisches Land geblieben, durch die Gemeinschaft der Sprache, allerdings nicht der Volkssprache, und des Glaubens, die zahlreichen Zwischenheiraten der Vornehmen, die gleiche Kleidung und gleiche Bewaffnung an den Partherstaat mit unzerreissbaren Banden geknüpft. Kein Wunder also, dass, wie die Religion, so auch die Sprache der Perser besonders in den massgebenden Kreisen des Adels und der Geistlichkeit Eingang fand. Bedurfte man doch ihrer durchaus im Verkehr mit dem persischen Hofe wie mit den persischen Beamten in Armenien, die schwerlich jemals etwas von der nationalen, vom Persischen abweichenden und schwer sprechbaren Sprache des armenischen Volkes verstanden. Die vornehmsten Adelshäuser rühmten sich parthischer Abkunft. Den Gipfelpunkt seiner Macht erreichte Armenien unter Tigranes I., der die Reichseinheit herstellte, die Parther schwächte und den Titel eines „Königs der Könige“ annahm. Im Jahre 86 v. Chr. bemächtigte er sich des Restes der Seleukidenherrschaft in Syrien, und so wurde Armenien, das mit dem aufstrebenden Reiche des Mithridates von Pontus eng verknüpft war, eine Grossmacht. In den nationalarmenischen „Gesängen der Alten“ wird Tigranes sehr gefeiert, welcher „den Nationen Tribut auferlegte, Gold, Silber, Edelsteine und kostbare Gewande an seine Unterthanen verteilte und die Fusssoldaten zu Reitern, die Schleuderer zu Bogenschützen machte.“ Moses von Chorene ruft emphatisch aus: „Welcher von den wahrhaftigen Männern und denen, welche für Thaten der Macht und Weisheit Begeisterung haben, wird sich nicht beim Andenken an ihn freuen und sich ermahnt fühlen, ein solcher Mann zu werden? Als Haupt der Männer und Tapferkeit zeigend, erhöhte er unser Volk, und die unter seinem Joch lebenden machte er zu Unterjochern und Zinsherren vieler Völker.“ Aber nach des Lukullus grossem Siege (69 v. Chr.) wurde der philhellenische Königstraum des Tigranes in seiner Griechenstadt Tigranocerta zu schanden gemacht, und des Pompeius Massnahmen bereiteten diesen hochfliegenden Plänen ein jähes Ende. Von jetzt an schwankt der ohnmächtige Klientelstaat zwischen römischer und parthischer Obmacht. Die Verwandlung des Landes in eine römische Provinz unter Kaiser Trajan war von vorübergehender Bedeutung. Um so wirkungsvoller war für Armenien der Sturz der parthischen Arsakiden und die Errichtung des Sassanidenreiches in Persien 226 n. Chr.; denn in diese Zeit fällt der Übertritt von Volk und König zum Christentum; dadurch war eine römerfreundliche Politik geboten, und Armenien wurde der Spielball zwischen den beiden Nachbarreichen Persien und Byzanz. Wie sich die Armenier noch heute zu den treuesten Anhängern des Christentums zählen dürfen, so können sie sich auch rühmen, die erste Nation gewesen zu sein, die das Christentum als Staatsreligion annahm. Ihr Apostel war Gregor der Erleuchter, der den christenfeindlichen König Tiridat († 317, nach Marquart † 330) bekehrte und durch diesen das Christentum in Armenien einführte, das anfangs nur äusserliche Aufnahme fand, später aber, im 5. Jahrhundert, um so tiefere unausrottbare Wurzeln im Volke schlug.*) Naturgemäss wurde die neue Religion bald zu einem Bande, welches Armenien, insbesondere die einflussreiche armenische Geistlichkeit mit Byzanz verknüpfte und unter griechischen Einfluss brachte. Mit diesem trat aber früh schon der Einfluss der benachbarten syrischen Länder in Wettstreit. Die den armenischen Christen immer mehr drohende Gefahr, durch das überhandnehmende Syrische der von den Sassaniden begünstigten Nestorianer von der griechischen Mutterkirche in Caesarea-Mazaka und in Byzanz abgeschnitten zu werden, war es, die den Anstoss zur Entstehung einer armenischen Nationallitteratur gab. Hervorragende Geister, der Katholikus

*) Aus Kappadokien aus Caesarea-Mazaca, brachte Gregor auch die Reliquien Johannes des Täufers, Surb Karapet, und des Athenogenes, Atanagines, mit, welche von jetzt an zu Nationalheiligen Armeniens erhoben wurden. Bemerkenswert war der spezifisch judäische Charakter der Kirche. Der Katholikat fand seine Parallele mehr im jüdischen Hohenpriestertum, als in christlichen Kirchenwürden. Er erbte sich, wie auch die Bischofswürde, in bestimmten Familien fort. Der hohe Klerus war darum fast regelmässig verheiratet; jungfräuliche Oberpriester werden als seltene Ausnahmen besonders erwähnt Erst später, 439. wurde der Katholikat nach griechisch-orthodoxer Sitte an Mönche verliehen. (Gelzer.)

Sahak († 439) und sein Freund und Gehilfe Mesrob († 440) entschlossen sich, ihr Volk durch Bildung eines eigenen Alphabets und Schaffung einer armenischen Schriftsprache vom Einfluss des Syrischen zu befreien und durch Übersetzung weniger syrischer und massenhafter griechischer Werke, vor allem der Bibel, ihr Volk mündig zu machen. Da sie und ihre Nachfolger zur Nation in ihrer eigenen Sprache redeten, und gleich in ihren ersten selbständigen Werken nationalen Geist und Patriotismus atmeten, so haben sie anstatt das armenische Volk und seine Sprache zu hellenisieren, im Gegenteil vorzüglich dazu beigetragen, die nationale Eigenart ihres Volkes zu schützen und zu erhalten. Die anfangs mit der griechischen Kirche angeknüpften Beziehungen wurden bald gelockert dadurch, dass sich Armenien unter König Pap (367—374) kirchlich unabhängig, autokephal, von Byzanz machte und seit dem 5. Jahrhundert dauernd in dogmatische Streitigkeiten mit der griechischen Kirche verwickelt blieb; abgesehen davon, dass die persischen Könige, als Oberherren Armeniens stetig darauf bedacht waren, der Annäherung dieses Landes an Griechenland nach Kräften entgegenzuwirken. Nach dem Untergang des Sassanidenreiches, Mitte des 7. Jahrhunderts, kamen die Armenier unter die Herrschaft der Araber und sind seitdem mit kurzen Unterbrechungen Unterthanen muhamedanischer Fürsten, der Araber, Seldschucken, Mongolen, Tataren, Perser und Osmanen geblieben, wie sie es grossenteils noch heute sind. Daher könnte man wohl erwarten, dass ihre Sprache ebenso von arabischen Wörtern durchsetzt wäre, wie etwa die Sprache der Perser und Türken, ihrer Herren und Nachbarn. Dies ist aber nicht der Fall und zwar deshalb, weil die Armenier den Islam nicht annahmen, sondern trotz aller Verfolgungen treu und zäh am Christentum und christlicher Bildung festhielten, für die sie schon unter den Sassaniden gelitten und gestritten hatten, und sich dadurch einen geistigen Damm schufen, der den Einfluss muhamedanischer Kultur und Sprache abwehrte und ihre nationale Eigenart und Sprache schützte und erhielt. Allein so hoch der Gewinn dieser Selbständigkeit des Volkes in Sprache und Sitte war, so gross war der Verlust in litterarischer und politischer Beziehung. Mit der alten heidnischen Religion und ihrem Kultus sind auch alle ihre Denkmäler durch den Glaubenseifer Gregors des Erleuchters sowie seiner Nachfolger mit Stumpf und Stil ausgerottet worden. Bei der Zerstörung der heidnischen Tempel, ihrer Altäre und Götzenbilder müssen auch die daselbst aufbewahrten Büchersammlungen sämtlich vernichtet worden sein. Ähnlich war ebenfalls das Verfahren der armenischen Schriftsteller seit der Entstehung der nationalen Litteratur. Sämtlich dem geistlichen Stande angehörig, voll glühenden christlichen Glaubenseifers und daher mit tiefem Abscheu erfüllt vor allem Heidnischen, haben sie sich angelegen sein lassen, das religiöse und geistige Leben ihres Volkes in der Zeit vor seiner Bekehrung zum Christentum mit einem fast undurchdringlichen Schleier zu verhüllen. Dies ist der Grund, warum auch von dem ehemaligen reichen Sagenschatz der Armenier, der teils in vielen Erzählungen in Prosa, teils und vornehmlich in epischen Gedichten und Liedern mythologischen und heldengeschichtlichen Inhalts selbst noch jahrhundertlang nach der Annahme des christlichen Glaubens im Munde des armenischen Volkes fortlebte, nur Spärliches auf uns gekommen ist. Keiner von den Schriftstellern hat es für der Mühe wert erachtet, diese Volksdichtungen und Sagen, welche die Geschichte der Armenier vom grauesten Altertum bis tief herein in die vom Lichte der Geschichte erhellten Zeiten umfassten, und in denen sich uralte mythologische Anschauungen und Stammesüberlieferungen erhalten hatten, zu sammeln und der Nachwelt zu überliefern. Auch Armenien hat seinen Homer und seine Rhapsoden, die Sänger von Goltha, gehabt, aber keinen Pisistratus, und so sind diese nationalen Gesänge, diese Götter- und Heldenlieder während des langdauernden Kampfes des Christentums mit dem Heidentum und in der Leidenschaft theologischer Zänkereien mit Ostrom allmählich aus dem Gedächtnis des Volkes geschwunden und zuletzt bis auf die wenigen Bruchstücke, welche Moses von Chorene bewahrt hat, gänzlich untergegangen (Murad Effendi a. a. O.). Als die Lieder der armenischen Freiheitssänger dann im Mittelalter und dem Zeitalter der Renaissance erwachten, da war ihnen eine Anknüpfung an die Heldenzeit des Altertums, wie sie beispielsweise den Griechen beschieden war, verschlossen. Sie konnten zwar christliche Duldung ihren Brüdern verkünden, blieben aber unter dem Joche der Knechtschaft. Einen noch schwereren Verlust erlitten ihre Väter auf politischem Gebiete. Wie die Griechen sich von der römischen Kirche trennten und dadurch ihre Verlassenheit vom Abendlande in der Stunde der Gefahr begründeten, so trennten sich mit denselben traurigen Folgen die Armenier von Ostrom. Nach dem Konzil des Katholikus Babken in Valarsapat 491 haben die Armenier, wie die Syrier und Ägypter, nur die streng monophysitische Lehrmeinung als rechtgläubig anerkannt und das Konzil von Chalcedon (451) feierlich verdammt. Von den allgemeinen ökumenischen Konzilien erkannten die Armenier, wie alle Monophysiten, nur die drei ersten an, nämlich die von Nikäa 325, Constantinopel 381 und von Ephesus 431. Durch die ganze rein theologische und historische Litteratur des armenischen Mittelalters, und eine andere gab es kaum, zieht sich der unauslöschliche Griechenhass wie ein blutroter Faden hindurch, und die zwischen den Herrschern immer wieder angeknüpften Unionsbestrebungen wurden weder von der Gunst der Geistlichkeit noch des Volkes getragen. Die Erhebung des Islams, so schwer sie politisch das Land bedrückte, befreite dasselbe gänzlich von der Rücksichtnahme auf Ostrom. Statt in demselben einen Bundesgenossen zu suchen, brach der Nationalhass zwischen Armeniern und Griechen oft in der heftigsten Weise aus. Die in Armenien stehenden griechischen Truppen beschwerten sich (689) aufs bitterste, dass sie wie Ungläubige gemieden würden.

Eine neue Blüte erlangten Kirche und Reich im 9. und 10. Jahrhundert unter der Herrschaft des ursprünglich jüdischen Geschlechts der Bagratunier. Dem genialen Aschot Bagratuni gelang es, 855, sich zum „Fürsten der Fürsten“ aufzuschwingen und 885 vom Chalifen von Bagdad die Königskrone zu erlangen. Nur die beiden ersten Bagratiden, 855 bis 910, standen in einem Lehensverhältnis zum Chalifat, während die sieben anderen, 913—1045, dem Grosschalifen von Bagdad weder einen Soldaten gestellt, noch einen Denar Tribut entrichtet haben. Das neu errichtete Königreich umfasste nicht allein Armenien sondern auch Albanien und Iberien standen unter seiner Oberhoheit. Zahlreiche Klöster wurden erbaut, und wir erfahren die Namen vieler Theologen und hochgefeierter Asketen. Auch monophysitische Gesinnungsgenossen aus Kolchis und dem Oströmerreiche liessen sich in den armenischen Cönobien nieder. Aber mit dieser Blüte des religiösen Lebens war eine Steigerung des Griechenhasses und der ödesten theologischen Zänkereien verbunden. Da Duin, die ehemalige Residenz des Patriarchen, islamitisch geworden war, residierten dieselben an verschiedenen Orten, in Klöstern, auf der Insel Altamar, ferner in Argina, wo Gazik eine prachtvolle Kathedrale errichtete.

Endlich sein Nachfolger Sargis (992—1019) nahm seinen Wohnsitz in Ani, der glänzenden Residenz der Bagratunier, wo die Königin Katramide, die Gattin Gaziks (989—1020), einen herrlichen Dom erbaut hatte. Seit 913 war das Reich tributfrei; aber dafür zerfiel dasselbe in Teilkönigtümer, unter denen das der Arzrunier von Vaspurakan das bedeutendste war. Aus Angst vor den einbrechenden Seldschuken traten 1021 Senekherim, der letzte Arzrunier, und 1045 Gazik, der Bagratunier, ihre Reiche an die Oströmer ab. Aber auch diese waren der furchtbaren Gefahr nicht gewachsen. Die grausige Verwüstung des Landes durch die Seldschukenhorden versetzte dem Kulturleben der Armenier in der Heimat den Todesstoss. Zahlreiche Flüchtlinge hatten sich während dieser Kriegszüge und des Mongolensturmes in den cilicischen Taurus zurückgezogen. Um 1080 gründete hier Ruben, ein Bagratide, eine kleine Herrschaft, die Dynastie der Rubeniden. Seine tapferen Nachfolger eroberten nach und nach in Feindschaft mit Byzanz ganz Cilicien; mit den Kreuzfahrerstaaten und Frankreich standen sie meist in Freundschaft. Durch die enge Verbindung, welche das armenische Reich von Cilicien mit den lateinischen Feudalstaaten Syriens und Palästinas einging, kam die armenische Kirche bald auch in nähere Berührung mit Rom. Aus politischen Gründen, besonders aber infolge des grimmigen Hasses gegen die Griechen, zeigten sich namentlich die Könige, manchmal auch die Katholizi von Sis diesen stets fruchtlos verlaufenden lateinerfreundlichen Unionsbestrebungen gegenüber nicht selten sehr entgegenkommend. Im 14. und 15. Jahrhundert war auch ein kleiner Bruchteil der Nation unter Beibehaltung der armenischen Liturgie, zur Union mit Rom übergetreten. Aber der fanatische Eifer der Unitoren und der Argwohn, dass den Einheitsbestrebungen die nationale Liturgie zum Opfer fallen könnte, vereitelte ein weiteres Gelingen.*) Auf die Rubeniden folgten 1342 die cyprischen Lusignan. Im Anschluss an die Mongolen und das Abendland suchte sich das Reich gegen den Ansturm der ägyptischen Mameluken zu halten. Aber 1375 musste König Leon VI. seine letzte Burg übergeben. Von da an haben die Armenier nie wieder ein selbständiges Reich gebildet. Seit dem Untergang des cilicischen Reiches befand sich der Schwerpunkt der nur mehr kirchlich fortbestehenden Nation wieder in Grossarmenien. Das nach Sis entführte Palladium, die Hand des hl. Gregor, tauchte 1438 plötzlich in Etschmiadzin wieder auf, der alten Königs- und Patriarchalresidenz Valarsapad, die bis heute die Residenz des obersten Patriarchen geblieben ist. Die spätere Kirchengeschichte ist fast so traurig wie die gleichzeitige griechische.**) In dem Hochland von Nordsyrien und Cilicien aber, nordöstlich von Tarsus und Iskanderun, lebte wie in Hocharmeniens Hochgebirgen, eine ähnliche, wenn auch weniger zahlreiche Bevölkerung von armenischen Hirten und Ackerbauern, und in einem Teile dieser Gegend, dem Bergstock von Zeitun, haben einige kühne und kriegerische Männer seit dem Falle des cilicisch armenischen Königreiches, vom 14. Jahrhundert bis auf unsere Zeit sich faktisch unabhängig erhalten, da sie durch die tiefen Schluchten wie natürliche Festungen und die Unzugänglichkeit der Pfade geschützt wurden. Vom Jahre 1375 bis zum Jahre 1467 hielten sich hier die Armenier unabhängig in den Bergen des Taurus, bis endlich 1485 sie sich den Türken unterwarfen. Zeitun blieb aber immer ein Nest der Empörung, wo die Familien der Yenidunia, Surenian, Apardian, Schorovian, Yagubian abwechselnd die Herrschaft führten. Die „Prinzen“ von Zeitun zahlten einen Tribut an die Pforte, waren aber sonst unabhängig. Nach dem Jahre 1560 begann sogar eine Zeit der Blüte. Eisenminen, Oliven- und Seidenzucht erhöhten den Reichtum. Aus ihren Klöstern gingen teilweise die Patriarchen von Sis hervor. Unterdessen hatten die Bewohner Alt- und Hocharmeniens um so Schlimmeres unter den unsäglichen Greueln des Wüterichs Schah Abbas I. zu erleiden, der 1614 sogar das Centralheiligtum für einige Zeit nach Dschulfa (Ispahan in Persien) verpflanzte. Während dieser persischen Verfolgungen hatten sich die Armenier weit nach dem Westen, bis nach Italien, Frankreich und Polen zerstreut. In Lemberg hatten sie ein eigenes Bistum gegründet und waren, dank den Bemühungen der Jesuiten, mit Rom in Union getreten. Mit dem 17. Jahrhundert beginnt aber auch die geistige Wiedergeburt und die politische Renaissance für Armenien. Von Etschmiadsin aus wurden Kleriker zur Gründung von armenischen Druckereien ausgesandt; solche entstanden 1616 in Lemberg, 1640 in Dschulfa und Livorno, 1660 zu Amsterdam, 1672 nach Marseille verlegt, 1677 zu Konstantinopel. Das unvergängliche Verdienst, seine Landsleute wieder der europäischen Kultur gewonnen zu haben, gebührt dem ruhmwürdigen Werke Mechitans von Sebaste (Siwas), geb. 1676, † 1749, der nach langen Verfolgungen von seiten seiner Volksgenossen im Jahre 1701 in Konstantinopel die Kongregation armenischer Christen stiftete, mit ihnen ein Kloster in Modon gründete, zur römischen Kirche übertrat und endlich 1717 auf der Insel San Lazaro bei dem Senate von Venedig Zuflucht und Aufnahme fand. Die Mechitaristen erhielten ihren eigenen Ritus, vom Papste eine Ordensregel und die armenische Sprache beim Kultus bewilligt und widmeten sich namentlich seit 1789, wo die erste Druckerei auf San Lazaro entstand, ganz der Herausgabe klassischer Werke ihrer Nation. Ein ganz unerhörter Aufschwung der geistigen Entwicklung des bisher geknechteten Volkes datiert von diesen Tagen. Zwar ist auch vor den Mechitaristen in Europa schon Armenisch und über armenische Dinge geschrieben worden, aber diese Studien der Italiener Rivola, Firomalli, Galanus im 17. Jahrhundert, der Franzosen Villotte, La Croze, Villefroye im 18. blieben vereinzelt wirkungslos und wurden bald von den Leistungen der gelehrten und volkskundigen Mechitaristen überholt und in Schatten gestellt, wenn auch Werke wie die Geschichte und Geographie des Moses von Chorene, die 1736 von den Brüdern William und George Whiston herausgegeben wurde, und der grosse Thesaurus linguae Armeniacae von J. Schroeder, Amsterdam 1711 bleibenden Wert behalten.

(Fortsetzung folgt.)

*) Sehr eigentümlich ist, dass, während die Armenier mit Rom und Byzanz unterhandelten, sie mit den ihnen im Glauben aufs engste verbundenen Syrern im Streite lagen, ein deutlicher Fingerzeig, dass diese theologischen Kämpfe weniger einen dogmatischen als einen nationalen Hintergrund hatten. (Gelzer.)

**) Im Vergleiche mit der gleichzeitigen Macht der Päpste in Rom glichen die Katholizi bezw. Patriarchen von Edschmiadzin, Agthamar, Sis, Jerusalem und Konstantinopel dürftigen Schattenkönigen; ihr Reich war wirklich nicht von dieser Welt.

Die wirtschaftliche Erschliessung Kleinasiens.

Von Privatdozent Dr. Rud. Fitzner (Rostock i. M.).

In der Tagespresse wie in der periodischen Litteratur ist während der letzten zehn Jahre die wirtschaftliche Erschliessung Kleinasiens ein beliebtes, häufig wiederkehrendes Thema gewesen. Vor allem waren es die Anatolische Eisenbahn und die deutsche Kolonisation, welche die Gemüter beschäftigen. Die erstere ist, nachdem die Vorarbeiten und Verhandlungen in aller Stille erledigt waren, mit Energie von sachkundiger Hand in Angriff genommen worden und hat sich zu einem bewährten Verkehrsinstitut entwickelt, das dem türkischen Staate in Friedens- und Kriegszeiten unschätzbare Dienste geleistet hat, leider aber mit seinen beiden von Eskischehir nach Osten und Südosten ausgreifenden Flügeln ein Torso geblieben ist. Mit Spannung sehen wir dem ersten Spatenstich an der Baghdadbahn entgegen, dieser grossen Transkontinentallinie, die dem Werke erst seine ganze volle Bedeutung als wichtiges Glied im Weltverkehr verleihen wird.

Anders die Frage der deutschen Kolonisation in Kleinasien. Über sie sind viele lange Artikel und Aufsätze geschrieben und noch längere Vorträge in Vereinen gehalten worden, aber eine werkthätige Förderung hat die Angelegenheit nicht erfahren. Immerhin ist die schon vor 50 Jahren durch Karl Ross angeregte Idee dahin abgeklärt worden, dass Boden und Klima auf dem anatolischen Hochlande für eine Besiedelung durch deutsche Kolonisten wohl geeignet, dass aber die politischen Verhältnisse und die inneren Zustände der Türkei die Ansiedelung Einzelner vollständig ausschliessen und dass nur eine Kolonisation in grossem Stil in geschlossenen Gemeinden durch eine kapitalkräftige einflussreiche Gesellschaft möglich ist. Da aber die Gesellschaft nicht geneigt ist, die immerhin etwas heikle und nicht unschwierige Frage anzuschneiden, so muss die Idee vor der Hand wohl oder übel ein schöner Traum bleiben.

Wer nun die zahlreichen Abhandlungen über „die deutsche Arbeit und Kulturmission, über den grossen Einfluss und das hohe Ansehen des deutschen Namens in Kleinasien" gelesen und dazu die Alarmrufe in der ausländischen Presse vernommen hat, dem muss sich unwillkürlich die Überzeugung aufdrängen, dass Deutschland voll am Werke ist, Kleinasien wirtschaftlich aufzuschliessen, seine reichen schlummernden Bodenschätze zu heben und es in seinen engeren Interessenkreis zu ziehen. Wehe dem Leichtgläubigen, der in das Land kommt, um mit eigenen Augen das Kulturwerk seiner Landsleute zu schauen: ausserhalb des Bahnbaues ist bisher für die wirtschaftliche Erschliessung Kleinasiens deutscherseits nichts, absolut nichts geschehen!

Es ist eine befremdende, aber sehr bedauerliche Erscheinung, dass der deutsche Unternehmungsgeist — vom Handelsgeschäft abgesehen — an dieser Stelle eine so ausserordentliche Zurückhaltung bewiesen hat, während sich vielseitig die Bedingungen für eine erspriessliche, gewinnbringende Arbeit darbieten und geradezu locken, die Hand ans Werk zu legen, um hier ein wichtiges, bedeutsames Interessengebiet für Deutschland zu schaffen und dieses durch tausendfältige Fäden an die Heimat zu knüpfen.

Meine Aufgabe kann es nicht sein, hier in kurzen Zügen einen Grundriss der wirtschaftlichen Verhältnisse Kleinasiens zu geben, nur von neuem möchte ich darauf hinweisen, welche bevorzugte Stellung das Land dank seiner Lage einnimmt und nach dem Ausbau des grossen Verkehrsweges mit erhöhter Bedeutung einnehmen wird, und eine wie unverantwortlich grosse Fahrlässigkeit es deutscherseits sein würde, den moralischen Vorteil, den wir in der Türkei durch den Bahnbau wie auch durch die vertraulichen Beziehungen, die sich zwischen den Souveränen beider Länder in wiederholtem persönlichen Verkehr herausbilden konnten, gewonnen haben, wirtschaftlich ungenützt zu lassen.

Eine bekannte Figur im Gesellschaftsleben des vielgestaltigen Pera ist der „Unternehmer", eine mehr oder minder schiffbrüchige Persönlichkeit, die es verstanden hat, sich auf irgend eine Weise gute Empfehlungen und Verbindungen zu verschaffen, und nun auf eine grössere Staatslieferung oder eine „Konzession" Jagd macht. Auch Deutsche fehlen unter diesen meteorgleich am Goldenen Horn aufleuchtenden Erscheinungen nicht. Aller dieser Leute Streben geht dahin, in möglichst kurzer Zeit möglichst viel Geld aus irgend welcher Sache herauszuschlagen, ohne Skrupel, ohne Gewissen, ob ihr Treiben dem Lande nützt oder schadet. Und wenn sie die Falten des Mantels eines „nationalen wirtschaftlichen Unternehmens in Kleinasien" würdevoll um ihre Schultern schlagen, dann kommt im günstigsten Falle eine greuliche Ausschlachtung der anatolischen Wälder, soweit diese überhaupt noch schlagbar sind, heraus.

Mit allen derartigen „Unternehmungen" wird uns nicht gedient; wir dürfen in Kleinasien nicht Raubbau treiben, sondern müssen bleibende Werte schaffen! Der Türke besitzt hierfür ein sehr feines Empfinden; er blickt voller Verachtung auf die Schar von abenteuerlichen „Entrepreneurs", richtiger Aussaugern, bringt aber Achtung und Vertrauen dem entgegen, der ein grosses nützliches Werk, wie es die Anatolische Eisenbahn ist, im Lande schafft.

In dem Gefühl, durch den Bahnbau etwas Grosses, Bleibendes geschaffen zu haben, können und dürfen wir aber nicht Genüge finden. Verschiedene Zweige des wirtschaftlichen Lebens, die schon bescheiden blühen, können durch deutsche Intelligenz und unter Befruchtung durch deutsches Kapital unschwer zu voller Entwickelung und Blüte gebracht werden. Ich weise hier nur auf den so ausserordentlich ausdehnungsfähigen Baumwollenbau in der fruchtbaren Kilikischen Ebene und im Vilayet Smyrna, auf die Seidenraupenzucht in der Umgebung von Brussa und anderen Orten, auf den Weinbau, auf die Kultur des Mohns (zur Opiumgewinnung) und anderer offizineller Pflanzen, auf eine rationelle Zucht der Angoraziege hin, um die nächstliegenden Aufgaben nur flüchtig anzudeuten.

Kleinasien ist ein treffliches Arbeitsfeld für kleinere und grössere Gesellschaften, die das anfängliche Risiko, das jedem Unternehmen in einem neuen, noch nicht erschöpfend erprobten Betriebe unter fremden Verhältnissen anhaftet, auf eine breitere Tragfläche verteilen, und ich gebe der Hoffnung und dem Wunsche Ausdruck, eine ganze Reihe solcher Unternehmungen aus der Initiative der „Deutsch-Asiatischen Gesellschaft" entstehen zu sehen.

Zum Schluss seien noch zwei Punkte, die mir besonders beachtenswert erscheinen, hervorgehoben. Jede Vereinigung, die sich eine wirtschaftliche Aufgabe in Kleinasien stellt, gehe mit Bedacht an die Lösung derselben heran, sie dränge nicht auf die Erzielung rascher Erfolge, sondern bemesse die Zeit

des Vorstudiums, der Prüfung der einschlägigen Verhältnisse möglichst gross. Es ist besser, es werden einige Tausende für diesen Zweck geopfert, als dass sofort unter der Suggestion begeisterter Lobredner Hunderttausende auf das Spiel gesetzt werden. Dann aber, nachdem der Entschluss zum Werke gereift, hüte man sich, die Leitung eines Unternehmens armenischen oder griechischen Händen — mögen diese Leute auch noch so sach- und landeskundig wie sprachgewandt sein — anzuvertrauen. Man stelle stets einen Deutschen an die Spitze der Leitung und gebe ihm deutsche Mitarbeiter zur Seite, verlange aber dann mit rigoroser Strenge von allen, dass sie sich die leicht zu erlernende türkische Landessprache zu eigen machen. Die Kenntnis des Türkischen ist ein unschätzbarer Vorteil, sie ermöglicht den unmittelbaren Verkehr mit den Arbeitern, den Lieferanten, den Beamten unter Umgehung aller eingeborenen Dolmetscher, dieses grössten Krebsschadens jeder wirtschaftlichen Unternehmung im Orient.

Nicht ein aussereuropäisches Gebiet liegt uns so greifbar nahe wie Kleinasien – Konstantinopel ist von Berlin in 50 Stunden erreichbar, Angora oder Konia in 4—5 Tagen — nirgendwo ist der Deutsche so gern gesehen, „Deutch“ ist Trumpf“, schreibt einer der jüngsten Reisenden. Nun, nützen wir den Trumpf in unserer Hand und schaffen wir unter Anpassung an die gegebenen Bedingungen des Landes und durch Fortführung und Ausbau bereits vorhandener Wirtschaftszweige bleibende Werte!

Gute Aussichten für den Baumwollenbau in Kleinasien.

Von Professor Dr. Alfred Kirchhoff (Halle).

Herr Dr. Rudolf Fitzner veröffentlichte kürzlich über obiges Thema eine kurze Denkschrift, aus der das Nachstehende hervorgehoben sei.

Der Verfasser sieht wohl mit Recht eine volle, aber bei uns noch viel zu wenig gewürdigte Wahrheit in Karl Scherzers Ausspruch: „Nächst Nordamerika ist vielleicht kein Land der Erde durch Klima und Bodenverhältnisse für den Anbau von Baumwolle geeigneter als Kleinasien“. Man dürfte vielleicht hinzufügen: „neben Ägypten“, das seit dem Sezessionskrieg das zweitwichtigste Land für Baumwollausfuhr geworden ist.

Kleinasien bietet vorzugsweise auf den fruchtbaren Schwemmlandböden einiger Flüsse der Westseite und der Südküste ausgezeichnet günstige Gelegenheit für den Anbau von Baumwolle. An jener Seite ist das der Fall in der Umgebung von Smyrna, also im Vilajet Aïdin, am Hermos, Mäander, Kayster u. a. Weit grossartiger jedoch ist die Anbaumöglichkeit gegeben auf dem von Djihan und Seihun gemeinsam aufgeschwemmten Deltaboden beim alten Tarsus im äussersten Südosten Kleinasiens, im Vilajet Adana. Hier herrscht gegenüber von Ägypten auf der weiten, durch das Taurusgebirge gegen rauhe Nordwinde geschützten kilikischen Küstenniederung ein äusserst günstiges Klima subtropischer Art mit einer Durchschnittswärme des Sommervierteljahrs von 29° C. Man gewinnt dort schon gegenwärtig eine seidenweiche Baumwollsorte, die ihrer Güte wegen reichlich Absatz findet. Sie wird bereits im März ausgesät, im Oktober geerntet. Als Saatgut rechnet man 40—70 kg auf das Hektar, und man erhält davon die ansehnliche Hektarernte von 250 kg Baumwolle neben 750 kg der ölreichen Samenkerne (die schon seit vielen Jahren einen so wertvollen Anteil an der ägyptischen Ausfuhr nehmen).

Hier im Adanabezirk liegen obendrein die für den Baumwollbau geeigneten Ländereien nicht so zerstückelt wie im westlichen Kleinasien, sondern in zusammenhängender Fläche, dabei in der für die Verfrachtung so wichtigen Nachbarschaft des Meeres. Namentlich Österreich hat sich das auch schon zu nutze gemacht und ist thatsächlich zur Zeit dank der unmittelbaren Schiffahrtsverbindung durch den Österreichisch-Ungarischen Lloyd der Hauptbestimmungsplatz geworden für levantinische Baumwolle.

Dr. Fitzner regt sehr verständig die Gründung kapitalkräftiger Gesellschaften in Deutschland an, um insbesondere die im Besitz des türkischen Sultans befindlichen Krondomänen des Vilajets Adana für umfassenden Baumwollbau zu pachten und weist mit Recht hin auf die vorteilhafte Frachtgelegenheit, die sich für die deutsche Ausfuhr dort bietet, wenn die deutschen Schiffe nach dem Ausladen des massenhaften Baumaterials für Ausbau der Baghdadbahn im Golf von Iskanderum sonst mit blossem Ballast heimfahren müssen. Aber auch davon abgesehen, ist die Fahrt von Adana nach Hamburg oder Bremen um ein Drittel kürzer als die von den Südstaaten der Union ebendahin.

Der Kampf um den chinesischen Markt.

Von Dr. A. Etienne (Berlin).

Das Waffengeklirr ist verstummt auf dem Kriegsschauplatz des Ostens, wo das Unerwartete Ereignis wurde, und Schulter an Schulter alle Grossmächte der Alten und Neuen Welt für eine gemeinsame Sache in die Schranken traten. Aber wenn auch der Kampf mit Pulver und Blei, der Kampf des himmlischen Reiches gegen die übrige Kulturwelt zu Ende gegangen, ein Kriegsschauplatz wird das Reich der Mitte dennoch bleiben, eine Stätte des Ringens und Kämpfens, wenn auch mit anderen Waffen und in anderer Gruppierung der Parteien, als es in der nunmehr abgeschlossenen Episode der Fall war.

Unter dem Schutze der neu wiederhergestellten Rechtsordnung soll der friedliche Wettbewerb aller Nationen frei sich entfalten, so lautet in der höflichen Sprache diplomatischer Ausdrucksweise das Programm, zu dem die Politik aller Mächte durch den Mund ihrer Staatsmänner und Pressorgane sich feierlich bekennt. Was bedeutet diese Formel in Wirklichkeit? Die Wiedereröffnung eines Kampfes, der auch während der nunmehr abgeschlossenen kriegerischen Aktion nie ganz geruht, für den der Kampf mit der blanken Waffe nur die unentbehrlichen Vorbedingungen wiederherstellen sollte, des Kampfes um den Markt.

Schwere Sorgen lasten auf den Industriestaaten des alten Europa, weit hinaus über den eigenen Bedarf ist ihre Produktionskraft gewachsen, sie müssen exportieren, die Exportmöglichkeit ist unentbehrliche Voraussetzung der

materiellen Wohlfahrt geworden. Hinaus auf den Weltmarkt, schallt es von allen Seiten, er soll den zu schmal und klein gewordenen Raum des inneren Marktes zu denjenigen Dimensionen ergänzen, die der riesigen Steigerung der Produktionsmengen entsprechen. Der Weltmarkt! Ein wie grosser Begriff lässt sich mit diesem Wort verbinden, wenn man die ungezählten Millionen Menschen ins Auge fasst, die das weite Erdenrund bewohnen, Bedürfnisse haben und auch die Anlage, diese Bedürfnisse zu immer reicherer Entfaltung zu entwickeln. Weshalb pessimistische Befürchtungen, weshalb der Kampf um den Weltmarkt, ist er nicht gross und aufnahmefähig genug, um Angebot und Nachfrage für immer im harmonischen Gleichgewicht zu erhalten?

Die tiefeinschneidenden Änderungen, welche auf dem Gebiete der weltwirtschaftlichen Arbeitsteilung die neueste Zeit gebracht, lassen die Zweifel erklärlich erscheinen; der amerikanische Kontinent will sich nicht mehr in die bisherige Verteilung der Rollen fügen, die die Alte Welt ihm so gerne als unabänderliche Ordnung der Dinge auferlegt hätte. Er strebt nach Emanzipierung, nach wirtschaftlicher Selbstgenügsamkeit, die Losung „Amerika den Amerikanern" bedeutet in erster Linie eine wirtschaftliche Forderung, die Eroberung des amerikanischen Marktes für die amerikanische Produktion. Sie geht aus von der zur Vormachtstellung berufenen Union, deren anspruchsvolle Rücksichtslosigkeit, gestützt auf glänzende Machtentfaltung, täglich grössere Erfolge auf dem mit Energie und Konsequenz verfolgten Wege zu verzeichnen hat.

Die Union hat ihren Markt der Aussenwelt verschlossen. Zwar erreicht der Wert des europäischen Imports trotz aller Massregelung durch hochschutzzöllnerische Tarife und sonstige Chikanen noch immer eine sehr bedeutende Ziffer, aber verglichen mit dem, was früher war, sind es auf einzelnen Gebieten nur kümmerliche Reste, auf anderen stagnierende Zahlen, die mit der gewaltigen Zunahme des Bedarfs traurig kontrastieren. Die einheimische, durch Schutzzoll und Trust gezüchtete Industrie reisst den Markt immer mehr an sich und drängt die fremde Konkurrenz zum Lande hinaus.

Mit berechtigtem Pessimismus werden diese Vorgänge auf allen Seiten in der Alten Welt betrachtet. Zwar möchte mancher neue Hoffnung schöpfen, wenn mit anscheinend wohl berechneter Taktik von Zeit zu Zeit Friedensschalmeien von drüben ertönen, einflussreiche Persönlichkeiten für nötig halten, mit der versöhnenden Aussicht auf baldiges Einlenken in andere Bahnen die übrige Welt zu trösten, aber die Ernüchterung pflegt sehr bald zu folgen, wenn die Thaten ausbleiben und sich herausstellt, dass Hochschutz- und Trustpartei das Ruder des Staates unverändert in Händen halten. Mit trüber Resignation beginnt man sich in die neue Lage der Dinge zu schicken, den Ausschluss vom Markte der Union als unabänderliches Fatum zu betrachten.

Die sog. amerikanische Gefahr steht heute für die Alte Welt im Mittelpunkt der handelspolitischen Erörterung; hierunter versteht man jedoch nicht nur den drohenden Ausschluss der europäischen Industrieerzeugnisse vom nordamerikanischen Markt, sondern einen viel weiteren Kreis Sorge erweckender Vorgänge. Die Ansprüche der amerikanischen Industrie gehen weiter als auf den Alleinbesitz des heimischen Marktes, aus der Verteidigung ist sie zum Angriff übergegangen, sie bedroht die fremden Konkurrenten in deren eigenem Lande sowohl als auch auf neutralem Boden. In letzterer Beziehung sind die Bemühungen vor allem auf Mittel- und Südamerika gerichtet, wo der nordamerikanische Handel eine Vorzugsstellung gegenüber der europäischen Konkurrenz erringen möchte. Die in dem Gegensatz der Rassen begründete Abneigung ist freilich bisher noch nicht überwunden, angesichts der auf die mannigfachste Weise hartnäckig und systematisch betriebenen Propaganda wird man sich aber nicht wundern dürfen, dass die Alte Welt auch nach dem Süden des amerikanischen Kontinents mit Besorgnis schaut, wo so starke Kräfte in Bewegung sind, um die neue Form der Monroe-Doktrin „Amerika den Nordamerikanern" in die Wirklichkeit zu übersetzen. Wohin soll der Thatendrang sich wenden auf seiner Suche nach neuen Märkten?

Die Erschliessung des schwarzen Erdteils eröffnet zwar hoffnungsvolle Perspektiven, das von allen Grossmächten lebhaft bethätigte Interesse, bei dieser letzten Verteilung der Erde nicht zu kurz zu kommen, zeigt, dass man die Chancen des afrikanischen Marktes günstig beurteilt; aber in der Hauptsache handelt es sich dabei doch nur um einen Wechsel auf die Zukunft. Die den Negerstämmen charakteristische primitive Bedürfnislosigkeit kann nicht von heute auf morgen in das Gegenteil verwandelt werden; als offene Frage erscheint es überhaupt noch, wieweit es möglich ist, sie zur Arbeit zu erziehen und dadurch die Grundlage für eine höhere Entwickelung ihrer Bedürfnisse zu legen. Nach den bisherigen Erfahrungen speziell auch in den deutschen Kolonieen wird man bestenfalls nur sehr langsam fortschreitende Erfolge erhoffen dürfen, viel Zeit dürfte vergehen, ehe die riesigen, durch die jetzige Erschliessung neu hinzugekommenen Strecken zu aufnahmefähigen Absatzgebieten europäischer Industrieerzeugnisse sich entwickeln werden. Die auf den schwarzen Erdteil zu setzenden Hoffnungen können daher für die Gegenwart nicht viel bedeuten, wenn auch an einzelnen Stellen, wie vor allem im Nilthale, rasche und unzweifelhafte Erfolge der europäischen Kultur zu verzeichnen sind. Dem Gewinn an der einen Stelle stehen Verluste an der anderen gegenüber, die hoffnungsvolle Entwickelung des Südens hat der Burenkrieg zum vorläufigen Stillstand gebracht; ob ein neuer Aufschwung je wieder anheben wird, muss angesichts des tiefgehenden Risses zwischen dem englischen und holländischen Element zum mindesten zweifelhaft erscheinen. Es kommt hinzu, dass über weiten, relativ hochentwickelten Gebieten des Nordens die französische Flagge weht, unter der die europäischen Waren einer differentiellen Zollbehandlung zu Gunsten der französischen Provenienz unterliegen. Algier und Tunis, für sich allein schon grosse und aussichtsvolle Gebiete, zudem aber noch die hauptsächlichsten Einfallsthore zu dem gewaltigen Länderkomplex des centralen Afrika, sind als mehr oder weniger ausschliesslich französische Domainen aus dem allgemeinen Wettbewerb der europäischen Industrieländer herausgenommen.

Es ist natürlich, dass unter solchen Umständen das Expansionsbedürfnis der europäischen Industrie sich nach dem Osten richtet und in den unermesslichen Gebieten des asiatischen Kontinents neue Märkte als Ersatz für die verlorenen sucht. Aber auch hier gilt es, vor übertriebenen Hoffnungen sich zu bewahren, die Chancen sind nicht so gross, wie es bei einem oberflächlichen Blick auf die riesigen Dimensionen des Erdteils erscheinen möchte. Der ganze Norden, das langgestreckte Sibirien, liegt unter dem Banne eisigen Klimas und ist nur in seinen südlichen Teilen einer intensiveren Kultivierung zugänglich; dünn besiedelt, schwer zugänglich, kann es der westeuropäischen Industrie als Markt nur wenig bieten, ein europäischer, dem handelspolitischen Grundsatz der offenen

Thür abgeneigter Staat führt die Herrschaft und wird in erster Linie seiner eigenen, im Aufblühen begriffenen Industrie die Markterweiterung zu gute kommen lassen.

Den Süden der asiatischen Welt haben europäische Mächte occupiert, die in der Reihe der auf den Export industrieller Erzeugnisse angewiesenen Staaten voranstehen. Die Ware des Mutterlandes geniesst eine natürliche Vorzugsstellung, die den freien Wettbewerb bis zu einem gewissen Grade aufhebt; für die nicht im Besitz der politischen Herrschaft befindlichen Länder bietet sich nur eine beschränkte Möglichkeit der Eroberung des Marktes, das vermindert für sie natürlich die Bedeutung, die jenen Ländern als Absatzgebieten zukommt.

Für den freien Wettbewerb, für den Kampf um den Markt unter gleichen Bedingungen bleibt somit nur das vordere Asien und das riesige Reich der Mitte, China, übrig.

Auf den chinesischen Markt richtet sich heute in ganz besonderem Maasse das allgemeine Interesse, er winkt als grosse unermessliche Beute, auf die mit heissem Verlangen begehrliche Blicke von allen Seiten sich lenken. Zwar war er auch schon bisher ein Kampfobjekt für die übrige Welt, fortan aber wird er es in erhöhtem Maasse sein, wenn infolge der neuesten Ereignisse der riesige Koloss aus seinem lethargischen Schlafe sich aufrafft, die alt überlieferte Isolierung und Abgeschlossenheit endgiltig aufgiebt. Welch tröstliche Aussicht für die durch die neueste Entwickelung der Dinge enttäuschten Völker Europas, wenn die wirtschaftliche Emanzipierung des amerikanischen Kontinents ausgeglichen werden kann durch die Erschliessung des himmlischen Reiches, das so viele Millionen neuer Verbraucher von europäischen Waren zur Verfügung zu stellen hat.

Der ungeheure Länderkomplex, den man politisch mit der Bezeichnung „chinesisches Reich" umgrenzt, birgt eine Bevölkerungsmasse von 300 bis 400 Millionen Menschen. Weiten Flächen des kolossalen Reiches hat freilich die Natur für ewige Zeiten den Stempel der Unkultur aufgedrückt, aber auf jene räumlich grossen Teile entfällt nur eine verschwindende Quote der gesamten Bevölkerung, das Gros sitzt in den östlichen und südöstlichen, dem Meere benachbarten Provinzen, in denen alle Vorbedingungen kultureller Entwickelung, fruchtbarer Boden, grossartige natürliche Verbindungswege vorhanden sind, wo in städtischen Centren von riesiger Einwohnerzahl eine der Entwickelung der Bedürfnisse günstige örtliche Zusammenfassung der Bevölkerung schon stattgefunden hat. Allein die Bevölkerung der 29 sog. Vertragshäfen wird auf $6^1/_2$ Millionen Köpfe geschätzt, es befinden sich unter den Vertragshäfen 11 Städte mit mehr als 100 000, 9 mit mehr als 500 000 Einwohnern.

Alte Kultur und ein hoher Grad von wirtschaftlicher Selbstgenügsamkeit charakterisiert den heutigen Zustand der chinesischen Welt, ihre Bedürfnislosigkeit in Verbindung mit einer hochentwickelten Eigenproduktion hat für eine Ergänzung des Bedarfs durch fremde Zufuhr bisher nur schmale Lücken offen gelassen.

Nach dem Bericht der chinesischen Seezollverwaltung betrug der Wert der gesamten Einfuhr zur See im Jahre 1900 nicht mehr als 152,1 Mill. Dollar. Die zweite Hälfte des Jahres fiel freilich schon in die Periode der kriegerischen Wirren, der Import war aber nur um ein wenig kleiner als im vorangegangenen Jahr, das Jahr 1900 kann also trotz der den Handel störenden kriegerischen Ereignisse als ein solches mit anormal niedriger Importziffer nicht bezeichnet werden. Vom Gesamtimport entfielen allein 55,3 Millionen auf Baumwollwaren, 22,3 Millionen auf das am Marke der Volkskraft zehrende Opium, für alle übrigen Einfuhrgüter bleibt noch nicht einmal die Hälfte des gesamten Einfuhrwertes, nur 74,5 Millionen Dollar übrig. Nach dem Bericht der Seezollverwaltung wurden an Eisenwaren und Stahl nur für 1,8, an Maschinen nur für 1 Million Dollar eingeführt; wenn man auch zum Ausgleich einer unvollständigen Anschreibung noch mehrere Millionen hinzurechnet, ist die Summe doch lächerlich niedrig allein schon im Hinblick auf die grosse Zahl von Hafenplätzen mit mächtigem überseeischen Verkehr, bei denen man einen ganz anderen Verbrauch von Eisen und Stahl voraussetzen sollte.

In der Liste der hauptsächlichsten Einfuhrgüter führt der Bericht ausser Baumwollwaren, Opium, Stahl und Maschinen auch noch Wollwaren, Cement, Uhren, Kleider, Hüte, rohe Baumwolle, Lampen, Seidenwaren, Erdöl, Bauholz, Zinn, Blei und Kupfer namentlich auf. Die beigefügten Wertziffern stehen aber in schroffem Kontrast zu der volltönenden Bezeichnung „hauptsächlichste Einfuhrgüter", denn abgesehen von den Ziffern für Erdöl und Wollwaren handelt es sich nur um Beträge, die ganz überwiegend unter der Grenze von 1 Mill. Dollar verbleiben.

Welch glänzende Perspektiven eröffnen diese Zahlen für eine weitere Steigerung des Imports in der erhofften neuen Aera, die nunmehr mit der systematischen Erschliessung des Landes durch Eisenbahnbauten und die sich daran knüpfende Entwickelung seiner reichen, natürlichen Hilfsquellen anheben soll. Wie unter anderem auch die Wertziffer der Opium-Einfuhr zeigt, sind für eine beträchtliche Erweiterung des Bedarfs an nützlichen und heilsamen Gütern die notwendigen Mittel schon heute da, wenn es gelingt, die Reformfreudigkeit der Machthaber auch auf die Erziehung des Volkes zu vernünftigen Bedürfnissen ernsthaft hinzulenken.

Alle handeltreibenden Völker der Erde begegnen sich auf dem grossen chinesischen Markte, um Erhaltung alter Vormachtstellung kämpfen die einen, um neuen Besitzstand die anderen, alle trennt eifersüchtige Wahrung der eigenen Interessen, alle treibt das Verlangen, sich einen möglichst grossen Teil der Beute zu sichern. Dass es sich um etwas Grosses handelt bei dem Kampf um den chinesischen Markt, haben die führenden Kreise in allen Ländern längst erkannt, langsam beginnt sich dieser Erkenntnis auch das instinktive Empfinden der Volksseele zu erschliessen. Nirgends ist die Entsendung der kostspieligen militärischen Expeditionen auf ernsthaften Widerstand gestossen, man fühlte, dass mehr auf dem Spiele stehe, als Sühne und Vergeltung für Gewaltthat und Rechtsbruch.

Zwei Welten stossen aufeinander auf dem chinesischen Markte, eine Alte von Westen her, eine Neue von Osten. Die Alte umfasst die Völker Europas, das seit Jahrhunderten Beziehungen zum chinesischen Markte unterhält; die Rollen von ehedem jedoch sind vertauscht, voran stehen nicht mehr Genuesen, Venetianer, Portugiesen, Spanier und Holländer, sie haben die Führung abgetreten an die modernen Welthandelsmächte Grossbritannien und Deutschland, die ihrerseits wieder in heissem Wettbewerbe miteinander stehen. Ein gewaltiges Übergewicht Grossbritanniens macht sich noch geltend, aber das stolze Albion sieht in Deutschland einen Wettbewerber neben sich heranwachsen, dessen ungeahnte Kraftentfaltung von Erfolg zu Erfolg schreitet. Europa hat die Vormachtstellung auf dem chinesischen Markte, aber es muss sie verteidigen gegen jene neue Welt, die von Osten her herandrängt; am chinesischen Import sind Amerika

und das japanische Inselreich schon heute mit einem Fünftel des Gesamtimports beteiligt.

Der Wettbewerb der Alten und der Neuen Welt giebt dem Kampfe um den chinesischen Markt eine ganz besondere Bedeutung; wird die Alte Welt es verhindern können, dass der Siegespreis, die unermessliche Beute dem jugendstarken Amerika zufällt, das so selbstbewusst sich als den vom Schicksal bestimmten Erben Europas hinstellt? Eine Überlegenheit auf dem chinesischen Markt hat es durch die grössere Nähe seiner Küsten; wird es im stande sein, das alte Europa auch noch durch andere Vorzüge zu schlagen? Eine schicksalsvolle Frage! Möge deutsche Thatkraft und deutscher Unternehmungsgeist dazu beitragen, dass die Alte Welt auf dem chinesischen Markte die führende Rolle behält.

Französisch Asien.

Von Prof. Dr. Martin Hartmann (Charlottenburg).

Der Vertrag, den im Januar 1755 der Nachfolger des unglücklichen Dupleix, Godeheu, mit der British East India Company abschloss, besiegelte das Schicksal der französischen Politik in Vorderindien. Schnell ging's bergab. Wo die Franzosen gesät, ernteten die Engländer. Innerhalb weniger Jahre schuf diesen dort Robert Clive, der geniale Soldat und Staatsmann, zugleich Dieb allergrössten Stils, ein Reich von 60 Millionen Einwohnern. Grossmütig überliessen sie den Begründern der Frankenmacht im Frieden zu Paris 1763 die fünf Plätze, die Frankreich heute noch in Vorderindien hält, unter drückenden Bedingungen.

Hundert und acht Jahre nach dieser Demütigung stellte sich der König von Kambodscha unter französischen Schutz. Im Jahre 1867 wurde Cochinchina, im Jahre 1883 wurde Tonkin französischer Besitz. Seit dem 6. Juni 1884 ist das Königreich Annam unter Frankreichs Schutzherrschaft. 1888 wurden die vier Länder unter dem Namen Französisch Indo-China unter einheitliche Verwaltung genommen. 1893 wurde diesem Gebiete Laos hinzugefügt, 1898 wurde Kwang-tschou-wan „gepachtet".*)

Das neue Reich, das auch nach Schaffung des Kolonialministeriums am 20. März 1894 eigenes Budget und selbständige Verwaltung behielt, hat 705 000 Quadratkilometer mit $16^1/_4$ Millionen Einwohnern gegen die 536 408 qkm mit $38^1/_2$ Millionen Seelen des Mutterlandes. Wird es Frankreich ein dauerndes Gut sein?

Vestigia terrent. Das vorderindische Reich zerfloss bis auf die 277 000 Seelen in den fünf Städtchen von Englands Gnaden. In Nordamerika hatte Frankreich ein tiefes Verständnis für die Organisation einer wahrhaft kontinentalen Macht nach den geographischen Bedingungen gezeigt und war nahe daran, durch Verbindung der Stromgebiete des St. Lorenz und Mississippi durch das Binnenmeer der fünf Grossen Seeen sich ein ungeheures Kolonialreich zu schaffen. Nicht bloss glückte der schöne Plan nicht, auch das schon Gewonnene wurde verloren. Wie oft sprach man von Aufgabe des algerischen Besitzes, der fünf Jahrzehnte lang nur Enttäuschung brachte.

„Jede grosse geschichtliche Wirkung setzt Verständnis für die Bedeutung des Raumes und Kraft zu seiner Bewältigung voraus" (Ratzel). Jenes besitzen die Franzosen, haben sie diese? Nicht genügt es, dass einzelne als Führer im stande sind, einen ungeheuren Raum zu bewältigen, der Massen können sie nicht entraten — und umgekehrt. Spanien sandte genug kühne und fleissige Kolonisten aus, aber es fehlte an den Begründern einer dauernden politischen Organisation. Frankreich besass Männer, die schnell und scharf sahen, was in der Fremde not that, aber die Kolonisten fehlten.

In den letzten Jahrzehnten hat Frankreich eine ungeheure koloniale Arbeit gethan. Die Politik, die diese Erfolge zeitigte, fand anfangs bei der Nation heftigen Widerstand. Eine Stütze bot ihr nur die kleine Schar entschlossener Männer, die in einer gross angelegten Überseepolitik das Mittel erkannten, dem Vaterlande einen Teil des 1870 verlorenen Glanzes wiederzugeben. Im Jahre 1890 bildete sich das Comité de l'Afrique Française. Was in Algier und Tunis, was am Senegal und am Niger geleistet ist, ist nicht zum wenigsten der opfervollen Thätigkeit der in dieser Vereinigung wirkenden Männer zu danken, die unaufhörlich in Wort und Schrift an die Nation appellierten und unter den vorwiegend an der Scholle klebenden Landsleuten eine bedeutende Zahl Tüchtiger zum Kampf für Frankreichs Interesse auf fremder Erde begeisterten.

Wie für den Bruch mit den kläglich endenden grossen Anläufen mit der Zauder- und Schaukelpolitik in Afrika, so gewann neuestens die Regierung aus den Besten des Volks heraus eine Hilfe für die thatkräftige Fortsetzung des mit weitem Blick und beträchtlichen Mitteln begonnenen Vorgehens in Südostasien. Zu Anfang dieses Jahres konstituierte sich in Paris das Comité de l'Asie Française. Dass die Minister des Innern, des Äussern, des Handels und andere durch Verfügungen vom Februar und März d. J. ihre Beamten ermächtigten, sich der Arbeit des Comités anzuschliessen, will nicht zu viel besagen. Wichtiger ist schon, dass das Comité über bedeutende Mittel verfügen wird. Allein die erste Liste der Zeichner (Bulletin vom April S. 3 f.), 136 Namen, ergab 23 370 Frcs. Von besonderer Bedeutung aber ist, dass das Comité ein Bulletin Mensuel herausgiebt, das, nach den ersten vier Nummern, vom April bis Juli, zu schliessen, der Arbeit Frankreichs in Asien ausgezeichnete Dienste leisten wird.

Klug und gut sind die Worte, mit denen E. Etienne, Präsident der Kolonialgruppe der Kammer und früherer Unterstaatssekretär des Kolonialministeriums „L'oeuvre du Comité", kennzeichnet (April S. 1 f.). Warm, klar und sachlich sind die nach dem Mahle zu Ehren des Generalgouverneurs von Indo-Chino Doumer und des französischen Gesandten in Peking Beau am 2. April d. J. gehaltenen Reden (April S. 4—13). Man bekennt sich als Eroberer, man ist sich aber auch der Pflichten gegen die Eroberten bewusst. Wohlthuend betont man immer wieder, man habe den genommenen Ländern die Sicherheit zu geben, die sie unter der alten Herrschaft nicht kannten, man habe sich die

*) Das Vollständigste, Genaueste und Neueste über Französisch Indo-China bietet das Annuaire Général Commercial Administratif et Industriel de l'Indo-Chine 1901, Hanoi und Paris, herausgegeben von F.-H. Schneider (Bureau in Paris: 51, Rue Taitbout), der auch die Tageszeitung L'Avenir du Tonkin und die Wochenschrift Revue Indo-Chinoise erscheinen lässt. Das Annuaire, das 1480 Seiten und eine grosse Menge von Karten, Plänen und Tabellen enthält, ist in Hanoi erst Ende Juni d. J. ausgegeben worden.

willige Mitarbeit der Eingeborenen zu sichern. Die Schwierigkeiten der Lage werden nicht verhehlt, aber man erwähnt mit Genugthuung, dass die Regierung von Indo-China nach Deckung aller Defizits am 1. Januar d. J. $23\frac{1}{2}$ Millionen Francs in der Reservekasse hatte, und dass der Handel Indo-Chinas im Jahre 1900 471 Millionen Francs betrug (gegen 220 Millionen vor 1897) (S. 8).

L'appétit vient en mangeant. Nun ist das grosse Reich zu klein, nun drohen ihm Gefahren. Der Erfolge recht froh zu werden, hindert die schneidige Konkurrenz der Briten. Will man Jünnan und Kwangsi wirtschaftlich Frankreich tributär machen, so muss man sich eilen, ehe die bösen Engländer von Birma und dem Unterlauf des Hsikiang her in jenen reichen Gebieten Fuss fassen. Doumer ist unermüdlich. Seinem ausserordentlich geschickten Auftreten ist es zu danken, dass am 27. Juni d. J. die Kammer mit 415 gegen 103 Stimmen seine Abmachungen mit mehreren grossen Finanzgruppen für Bau und Betrieb der Bahnlinie Haiphong—Jünnansen annahm. Dem Schienennetz, das im nächsten Jahrzehnt Frankreich in Südchina schaffen wird, sind mehrere eingehende und vorzüglich orientierende Artikel gewidmet (April S. 13 ff., Juli S. 141 ff.). Einen wichtigen Stützpunkt für die gross angelegte Verkehrspolitik im östlichen Teil des so energisch in Angriff genommenen Gebietes bildet die neueste Erwerbung Frankreichs, das durch Konvention vom 10. April 1898 „gepachtete" Gebiet von Kwang-tschou-wan, das administrativ Indo-China angegliedert ist (Mai S. 59 ff. mit Nachweis, dass schon im Jahre 1701 ein Schiff der Königl. China-Gesellschpft in dem sichern Hafen von Kwang-tschou-wan winterte; Juli S. 160 ff. mit Spezialkarte). Doch die französischen Kolonialpolitiker beschränken sich nicht auf die Defensive, sie rechnen mit dem Angriff. Die Schätze Südchinas sollen auf französischen Bahnen an den Golf von Tonkin, auf französischen Schiffen nach Britisch Indien geführt werden*) (Juli S. 146), ungleich billiger als auf dem Schienenwege, den die Engländer von Birma aus über Talifu planen.

Gegen die Landmasse mit guten wirtschaftlichen Bedingungen, die im Far East ohne ernstliche Konkurrenz Frankreich in den Schoss fiel, kommt der alte Traum von der Vormachtstellung in Vorderasien, im Reiche des Sultans, kaum mehr in Betracht. Immerhin hält man auch hier die Augen offen. Man ist stolz, dass man die Beteiligung an dem grossen deutschen Unternehmen, das Konstantinopel mit dem Persischen Golf verbinden soll, durchgesetzt hat, und hinter den Komplimenten über l'esprit à la fois pratique et courtois des groupes allemands birgt sich eine nicht geringe Schadenfreude, dass man dem angeblich übermächtigen deutschen Einfluss ein Schnippchen geschlagen habe (Art. über die Bagdadbahn April S. 23 ff.). Ist es unbillig, für unsere freundliche Haltung eine Gegenleistung zu erwarten? Frankreich hat bei energischem Vorgehn mit Bahnbau und Bodenausbeutung in seinem grossen indo-chinesischen Reich und in den Gebieten, die es im Begriff steht, ihm anzugliedern, so gewaltige Aufgaben zu lösen, dass es allein ihrer Bewältigung in kapitalistischer und technischer Hinsicht nicht gewachsen ist und unsere ehrliche Mitarbeit nur freudig begrüssen kann.

In Vorderasien und Ostasien zugleich hat Frankreich ein angebliches Recht, das zu wahren um so eifriger es sich müht, als es ihm von andern Beteiligten bestritten wird, als seine Ausübung thatsächlich allmählich ihm aus den Händen schwindet. „L'anticléricalisme n'est pas un article d'exportation", sagte derselbe Gambetta, der ausgerufen hatte: „Le cléricalisme, voilà l'ennemi". Die Regierung, die zu Haus den Übergriffen der klerikalen Partei mit rücksichtsloser Energie entgegentritt, will in der Türkei und in China der Protektor des Katholizismus sein. Die Katholiken selbst wollen davon nichts wissen, trotz aller Deklarationen der Propaganda, d. h. des Franzosenfreundes Rampolla, und Äusserungen des Papstes, d. h. desselben Rampolla. Die anderen christlichen Mächte bestreiten mit Recht die Titel, auf welche Frankreich sich stützt, und deren Wert durch den geschickt redigierten Artikel 62 des Berliner Vertrages auch formell zu einem rein papiernen gestempelt ist. In der Türkei wünschen Vatikan und Jyldyz zu der Möglichkeit direkter Verständigung durch diplomatische Vertreter zu gelangen. Nur Frankreich hindert sie. Thatsächlich sind schon zahlreiche Breschen in das Recht gelegt. Kennzeichnend ist der Bericht über den Abfall Italiens, dessen Vertreter in Peking allen italienischen Missionaren aufgegeben hat, sich bei Reklamationen an ihn zu wenden, unter Drohung, den französischen Schutz für sie unwirksam zu machen (Juni S. 118 f.).

Das Protectorat Catholique Frankreichs im Auslande hat ausgespielt. Je schneller die herrschenden Mächte und die öffentliche Meinung dort mit dieser unabänderlichen Thatsache sich abfinden, desto besser. Los von einem Scheinrecht, das zahlreiche Konflikte in sich barg, kann das Nachbarreich sich ganz den Aufgaben widmen, welche die von Ferry eingeleitete weitblickende Überseepolitik ihm auflegt.

Die billigen Scherze über die Krankheit „Kilometritis" ändern nichts an der Thatsache, dass politische Bedeutung und Raumbeherrschung zusammengehen, dass unter den im kleinen Europa zusammengepferchten Nationen die die mächtigste ist, die ausserhalb Europas die weitesten Landmassen von wirtschaftlichem Wert sich zu eigen macht und erhält. Frankreich hat bisher des Faktors entbehrt, der zum Erhalten unerlässlich ist: der Schar tüchtiger Kolonisten, die den klugen und begeisterten Führern folgen. Die Bevölkerungsverhältnisse machen heut die Schaffung dieses Faktors noch schwieriger. Aber die Vermehrung zeigt bei den ausgewanderten Franzosen andere Verhältnisse als im Mutterlande. Es handelt sich zunächst darum, das Verständnis für die Bedeutung des Raumes zu wecken, zu fördern in einer Bevölkerung, die vorwiegend „casanier" ist. In dieser Richtung bedeutet die Thätigkeit des Comité de l'Asie Française einen ungeheuren Schritt vorwärts.

Und nach aussen? Alle Fragen der französischen Kolonialpolitik werden in dem Bulletin mit vollkommener Offenheit behandelt. Keine Geheimniskrämerei. In strittigen Fragen werden alle Urkunden beigebracht, um dem Leser das selbständige Urteil zu ermöglichen. Auch das Ausland kann die Evolution mit Sicherheit verfolgen. Gerade dadurch werden Konflikte vermieden, wird rechtzeitige Verständigung zum Vorteile Aller angebahnt werden. Deutschland hat in Asien territoriale Berührungen mit Frankreich bisher nicht. Den Anteil an der wirtschaftlichen Erschliessung und der wissenschaftlichen Erforschung des ganzen Asiens lässt es sich nicht nehmen. Soweit dabei französische Besitzungen und Interessensphären in Betracht kommen, kann es auf Entgegenkommen bei der aufgeklärten und vorurteilslosen Vereinigung rechnen, in der die besten Kräfte der kolonialen Sache einen Mittelpunkt haben: dem Comité de l'Asie Française.

*) Der Plan, durch den Isthmus von Kra (Halbinsel Malakka) einen Schiffahrtskanal zu stechen, ist im Bulletin noch nicht erörtert. Die Ausführung ist von der höchsten Bedeutung für die französischen Besitzungen in Südostasien.

Das „Comité de l'Asie française".

Zu derselben Zeit, als im Beginn dieses Jahres die Besprechungen begannen, welche sehr bald zur Begründung der deutsch-asiatischen Gesellschaft führten, trat in Frankreich ein Verein an die Öffentlichkeit, der unter dem Namen „Comité de l' Asie française" ähnlichen Zielen vom französischen Standpunkte aus zustrebt, wie wir vom deutschen. Unsere Leser finden den Wirkungsbereich dieses „Comité" im Zusammenhange behandelt von Herrn Prof. Dr. Hartmann in seinem Artikel „Französisch-Asien." Es erübrigt uns, hier noch im Wortlaute den programmatischen Aufruf des Präsidenten des Komitees, des Deputierten und ehemaligen Unterstaatssekretärs der Kolonien E. Etienne, wiederzugeben, den wir dem vom Komitee uns gütigst zur Verfügung gestellten „Bulletin mensuel" entnehmen. Die bedeutsame Kundgebung, die ohne Zweifel das Interesse unserer Leser erregen wird, hat folgenden Wortlaut:

„Für Frankreich hat die Stunde einer fest umschriebenen und bewusst vorgehenden asiatischen Politik geschlagen. Die chinesische Krisis, heute noch in ihren ersten Anfängen, wird unfehlbar, sei es im guten oder im schlimmen Sinne, von Grund aus die Stellung der Völker, soweit sie mit ihren Interessen in Asien engagiert sind, umgestalten. Sie kann zu einer mehr oder weniger restlosen Aufteilung Chinas in einzelne Interessensphären führen, und für diesen Fall muss das Mutterland Indo-Chinas unbedingt schon im voraus ein klares Bild sich darüber verschafft haben, worauf es die Hand legen muss, damit seine Kolonie den Anschluss nicht verfehle. Die Krisis kann aber auch den chinesischen Riesenleib unberührt lassen; aber auch dann wird es nicht ohne eine tiefgehende Umwälzung abgehen, und diese werden sich die fremden Einflüsse, jeder für seine Sonderzwecke, dienstbar zu machen suchen. Diese gewaltige Entwickelung wird vielleicht aus China einen friedlichen Markt von wunderbarer Aufnahmefähigkeit machen; jedoch ist es keineswegs ausgeschlossen, dass sie den chinesischen Koloss in eine unwiderstehliche Waffe zur Vernichtung unseres indo-chinesischen Reiches umbilde. Es erhellt, wie sehr es darauf ankommt, dass wir die von innen wie von aussen wirkenden Kräfte, soweit sie auf die Entwickelung Chinas von Einfluss sein können, herausfinden und, so viel als möglich, in der Richtung nutzbar gestalten, dass sie jener Entwickelung ihre gefährlichen Seiten nehmen und letzten Endes unseren Interessen fördersam werden.

In Indo-China selbst haben wir unsere Herrschaft zu einer unerschütterlichen zu gestalten: hierzu bedarf es der regsten Fürsorge für das wirtschaftliche Gedeihen des Landes und vor allem des einträchtigen und gutwilligen Zusammenarbeitens zwischen den Eingeborenen und ihren politischen Herren französischen Blutes. Mit einem Worte: In der umfassenden asiatischen Frage ist uns die besondere Aufgabe zugefallen, aus unserem Indo-China einen mit selbständigem Leben erfüllten Organismus zu machen, der im Notfalle durch seine eigene Kraft bestehen kann, ohne den Beistand des Mutterlandes anrufen zu müssen; denn für dieses könnte das geradezu verhängnisvoll werden, und im entscheidenden Momente würde die Rettung doch zu spät kommen. Wenn Indo-China nicht eine lebenskräftige, auf sich selbst beruhende Macht wird, stark genug, um den anderen Mächten, die im Verlaufe der Umwälzungen im fernen Ost emporkommen und wachsen werden, das Gegengewicht zu bieten, — dann wüsste ich nicht, wie es Bestand haben sollte. —

Diese Doppelaufgabe: Zielbewusste Politik in China und klug berechnete Ausgestaltung der inneren Verhältnisse Indo-Chinas, setzt ein solches Maass von hoffnungsfreudiger Geduld, von Ausharren bei dem einmal als richtig Erkannten, von Prinzipienfestigkeit voraus, wie es wohl ohne Zweifel gerade in einer Demokratie nur schwer sich erreichen lassen dürfte. Um zu verhüten, dass jemals die so wichtigen allgemeinen Gesichtspunkte in der Fülle von Einzelfragen, die der Gang der Ereignisse unfehlbar aufwühlen wird, untergehen, muss eine klar bewusste öffentliche Meinung herangebildet werden, — sie muss sozusagen herangezüchtet werden für das Verständnis des fernen Ostens. So ist denn auch dies das Hauptziel, das sich das Komitee für Französisch-Asien vorgesteckt hat. —

Dabei darf es aber seinen Wirkungskreis nicht auf den Teil des Kontinents beschränken, der gegenwärtig am meisten von sich reden macht. Es muss auch für unsere Interessen in der Levante eintreten, mit der uns nicht nur gewichtige alte Beziehungen verknüpfen, sondern wo wir auch noch bis heute eine bedeutsame Stellung machtpolitischer und moralischer Natur behaupten; wir müssen die wirtschaftlichen Fortschritte Persiens als eines zukunftsreichen Marktes für unsern Handel und Gewerbfleiss aufmerksam verfolgen. Das Spiel der im übrigen Asien ihre Kräfte messenden Interessen darf nicht einen Augenblick von uns unbeobachtet gelassen werden: das Vorwärtsdrängen der Russen im Norden und die englische Politik des „Gleichgewichts" im Süden. Die Thatsache, dass heutzutage alle Zeitfragen unter- und miteinander verbunden sind, fordert endlich gebieterisch von uns das lebhafteste Interesse für Ozeanien, wo die erfolggekrönten Bemühungen unserer Kolonisten in Kaledonien uns gleichzeitig Hoffnungen und das Gefühl einer gewissen Verantwortlichkeit erwecken. Das gleiche aufmerkende Interesse erheischt die politische und wirtschaftliche Entwickelung des jungen australischen Bundes. In unserer Zeit der „Weltpolitik" („politique mondiale") besteht eine notwendige Wechselwirkung in dem Zustande all der einzelnen Gebiete. Und das ist nur ein Grund mehr für unser Komitee, dass es, je eifriger es sich die Förderung unserer asiatischen Interessen angelegen sein lässt, um so nachdrücklicher einer Überschätzung derselben entgegentritt und davor warnt, sie in der Betrachtung künstlich herauszureissen aus dem Zusammenhang unserer Gesamtstellung in der Welt. Wenn auch unsere Aufgabe meist darin bestehen wird und muss, das Interesse der öffentlichen Meinung zu steigern, so werden wir doch auch bisweilen einen Dämpfer aufsetzen müssen.

Das asiatische Komitee will nun gewiss nicht mit dem Anspruch auftreten, als ob es ewig giltige und einzig richtige Grundsätze für unsere asiatische Politik aufzustellen habe, — sein Ziel ist vielmehr einzig und allein, der Brennpunkt zu werden, in dem alle die Strahlen wirtschaftlicher, diplomatischer, ethnischer, sozialer und religiöser Aufklärung und Forschung sich vereinigen, wie sie ein kluges, besonnenes und unentwegtes Vorgehen dem oben in seinen Grundlinien skizzierten asiatischen Problem gegenüber voraussetzt.

Von der grössten Wichtigkeit aber ist es, dass diese so notwendige Belehrung dem Franzosen aus französischer Quelle zufliesse; wo immer grosse Interessen für uns auf dem Spiele stehen, müssen wir uns unabhängig machen von dieser englischen „Berichterstattung", von dieser Art, britisch zu denken und zu urteilen, die die Welt in Banden hält; mit staunenswerter Einmütigkeit, ohne sich je beirren zu lassen und gleichsam auf Kommando stellt sie die Dinge dar in einer Färbung, die alles Wollen, das sich in den Dienst anderer als englisch-nationaler Interessen stellen möchte, vom rechten Wege ablenken, es entmannen muss. Wie wichtig ist es da auch für unsere Fabrikanten und Kaufleute, dass sie in dem Wettstreit um die Eröffnung und Entwickelung neuer Märkte von anderer Seite mit Auskunft und Belehrung unterstützt werden, als gerade von der Seite ihrer Konkurrenten, und ihnen muss auch eine öffentliche Meinung voller Verständnis und nicht bloss platonischen Wohlwollens zur Seite stehen. Es ist der feste Wille des „Komitees für Französisch-Asien", diese so notwendige geistige und wirtschaftliche Verselbständigung, wenigstens soweit Asien in Betracht kommt, herbeizuführen.

In Verfolg dieses Zieles wird es mit Originalberichten von seinen asiatischen Korrespondenten und den Expeditionen, deren Ausrüstung ihm ermöglicht ist, versehen werden; auch wird es Veröffentlichungen des Auslands nicht unbeachtet lassen, und das so zusammengetragene Nachrichtenmaterial soll dann in der Monatsschrift gründlich verarbeitet werden nach einheitlichen Gesichtspunkten, um schliesslich daraus die der Vernunft und dem Wohle des Vaterlandes entsprechenden Schlüsse zu ziehen. Indem diese regelmässig wiederkehrenden Veröffentlichungen jedes bedeutendere Geschehnis auf asiatischem Boden mit ihren erläuternden Darlegungen begleiten, werden sie die Endergebnisse bedeutsamer und höchst anerkennenswerter Untersuchungen, die zur Zeit, wie diejenigen der Lyoner Expedition und des Herrn Marcel

Monnier, eine zusammenhängende Darstellung noch nicht erfahren haben, zum ständigen geistigen Besitztum der Allgemeinheit machen Mit einem Worte — das Komitee für Französisch-Asien wird nach der bewährten Methode seines älteren Bruders, des Komitees für Französisch-Afrika, es sich angelegen sein lassen, der Allgemeinheit alle die Unterlagen für eine gerechte Würdigung der asiatischen Probleme im nationalen Sinne an die Hand zu geben, sei es durch seine eigenen Veröffentlichungen, sei es durch Vermittelung der Presse, der bei uns die erforderlichen Materialien zur Verfügung stehen werden. So dürfen wir hoffen, — und das ist unsere vornehmste Aufgabe — auf unsere asiatische Politik in einem glücklichen Sinne einzuwirken, indem wir die öffentliche Meinung heranbilden; denn von dieser muss die Regierung bei einer Staatsform wie der unsrigen letzten Endes immer noch die leitenden Grundsätze ihres Handelns hernehmen.

Wie wenig das Komitee für Französisch-Asien an der Durchführung seines Planes zu verzweifeln braucht, dafür ist eine Erfahrung auf einem anderen Gebiete der schlagende Beweis. Im Jahre 1890 hatte sich das Komitee für Französisch-Afrika konstituiert auf Grund eines umfassenden Programms, und dieses Programm hat es nach manchen Wechselfällen und häufigen diplomatischen Fehlgriffen schliesslich doch durchsetzen und in seinen Grundzügen zur Geltung bringen können. Das Komitee ist gewissermassen der ständige Verweser und Hüter der Grundprinzipien unserer afrikanischen Politik gewesen und hat als solcher den Hauptanteil daran, dass unser Vaterland sich den Herrschaftsbereich sichern konnte, den es von Anfang an für dasselbe theoretisch konstruiert hatte; und noch heute ist es eifrig beschäftigt, diese Herrschaft immer fester zu gründen und immer kräftiger zu beleben.

Ein ganz ähnliches Werk harrt der Vollendung durch das Komitee für Französisch-Asien, abgesehen natürlich von den Verschiedenheiten zwischen Afrika und Asien; denn während wir dort gewaltige Ländergebiete erobern mussten, haben wir hier weniger nach Gebietsvergrösserungen zu trachten, unser Wirkungskreis liegt vielmehr auf vornehmlich moralischem und wirthschaftlichem Gebiete. Die Förderung, die unausgesetzt unserem Älterbruder zu teil geworden, ist uns ein sicheres Unterpfand, dass auch wir uns im gleichen Maasse thatkräftiger, wirkungsvoller und treuer Mitarbeiterschaft versehen dürfen."

Zur Konkurrenz in Ostasien.

Der nach Beendigung der chinesischen Wirren einsetzende Wettbewerb der europäischen Mächte wird auf dem ostasiatischen Markte zwei Konkurrenten begegnen, die er anderwärts nicht in erster Linie zu bekämpfen hat, die aber nach Lage der Dinge in China sehr bald einen Vorsprung erreichen dürften; es sind das die Vereinigten Staaten und Japan.

Die Vereinigten Staaten liegen dem asiatischen Osten um ein bedeutendes näher, als die europäischen Industrieländer, und nur dem Umstande, dass ihre Handelsflotte zum grössten Teil aus Küstenfahrern besteht, ist es zu danken, dass ihre Konkurrenz im gelben Meere bisher nicht allmächtig geworden ist. Sie waren zum Teil auf die fremde Reederei angewiesen. Vielleicht ist ihr Anteil am chinesischen Handel aus diesem Grunde überhaupt schon jetzt grösser als die Statistik erkennen lässt. Die chinesischen Hafenbehörden registrieren nämlich die Herkunft der Ware vielfach nach der Flagge des Transportschiffes, das sie einbringt, und so mögen viele amerikanischen Produkte unter den Herkünften aus anderen Ländern mit unterlaufen. Im Jahre 1899 belief sich die europäische Einfuhr in China auf 38 494 845 Doll.; die Vereinigten Staaten führten aber zu derselben Zeit bereits ca. 45 pCt. dieser Menge, nämlich für 16 059 041 Doll. ein. Von der europäischen Einfuhr kommt der Löwenanteil mit 28 936 083 Doll. England zu; das gesamte übrige Europa, welches für 9 558 762 Doll. heranbrachte, ist also von Nordamerika bereits überflügelt worden. Übrigens haben die Wirren des letzten Jahres auf den englischen Handel ermutigend gewirkt: denn er stieg im Jahre 1900 auf 32 768 362 Doll.; dagegen ist Amerika in 1900 um nicht weniger als 898 532 Doll. gegen das Vorjahr zurückgeblieben. Es scheint danach, dass der englische Absatz in erster Linie nach denjenigen Vertragshäfen gerichtet ist, welche vom Kriege nicht unmittelbar berührt wurden. Zweifellos aber wird der amerikanische Wettbewerb angesichts der raschen Vergrösserung der Handelsflotte der Vereinigten Staaten bald stärker werden als je vorher.

Nächst Grossbritannien ist das benachbarte Japan das grösste Einfuhrland für den chinesischen Markt: im Jahre 1899 für 25.683.605 Doll. Das ist angesichts des jugendlichen Alters der japanischen Industrie erstaunlich viel, wenn sich auch ein Vorsprung vor dem fernen Europa sehr leicht aus der geringen Entfernung und an den Berührungspunkten, die der japanische und chinesische Geschmack mit einander haben, erklären lässt. Japan ist aber überhaupt sehr rasch emporgekommen. Im Jahre 1872 betrug sein Gesamtaussenhandel $8^3/_4$ Mill. Lstr.; 1880 bereits $12^1/_2$ Mill., wovon $7^1/_2$ Mill. auf die Einfuhr entfielen. Diese Zahl ist im Durchschnitt der Jahre 1895—1900 auf 26 Mill. Lstr. gestiegen, bei einem Durchschnittswerte von 19 Mill. für die Ausfuhr! Im Jahre 1900 belief sich der Gesamtaussenhandel des Landes bereits auf über 50 Mill. Lstr. Die japanische Flotte hatte 1872 ca. 23 360 Registertonnen mit 96 Dampfern; 1900 zählte man 3,5 Mill. Registertonnen. Schon 31 pCt. seiner Ausfuhr beförderte Japan auf Schiffen der eigenen Flagge. Glänzend geradezu erscheint das Budget des japanischen Aussenhandels, wenn man die Zahlen für das erste Halbjahr 1900 denen für die gleiche Dauer das laufenden Jahres gegenüberstellt. Es betrug nämlich

	Einfuhr	Ausfuhr
	1000 Yen	
1. Januar — 30. Juni 1900 . .	163 436	91 942
1. „ — 30. „ 1901 . .	130 599	115 340

Es ist mithin die Ausfuhr um nicht weniger als 23 398 000 Yen gestiegen, während die Einfuhr um 32 837 000 Yen zurückging. Die vortreffliche Reiseernte dieses Jahres erscheint geeignet, die wirtschaftliche Kraft des Landes noch weiter erstarken zu lassen und sie zu einer kräftigen Aussenwirkung zu befähigen. Selbstverständlich wird sich diese Aussenwirkung in erster Linie auf dem ostasiatischen, speziell auf dem chinesischen Markte bemerkbar machen.

Die Vertragshäfen Chinas.

Das System der Vertragshäfen stellt sich dar als ein Kompromiss zwischen der grundsätzlichen Abwehr fremder Invasion durch die chinesische Regierung und dem Ringen der Fremden um die Aufschliessung des gewaltigen chinesischen Marktes. Die Öffnung der Vertragshäfen geschah allmählich, indem durch jeden Handelsvertrag, den China mit einer der auswärtigen Mächte abschloss, jeweils eine Anzahl neuer Häfen für den ausländischen Schiffsverkehr freigegeben wurde. Während das Anlaufen anderer als der Vertragshäfen ausschliesslich den Kriegsschiffen fremder Nationalität gestattet ist, wofern diese sich auf der Jagd nach Seeräubern befinden oder zum Schutz des Handels kreuzen, sind die Handelsschiffe — und zu diesen sind auch die Passagierdampfer zu zählen — auf die Vertragshäfen beschränkt. Nur in diesen also dürfen ausländische Waren gelandet werden, und von hier aus vollzieht sich, nach erfolgter Verzollung, die Verteilung der Güter auf das chinesische Reich. Beim Übergange aus dem Vertragshafengebiet in das Binnenland sind ausserdem noch Transitzölle zu entrichten, — ein Zeichen, dass die Vertragshäfen in gewissem Sinne als Zollausland zu betrachten sind.

Mit der Gestattung der Einfuhr fremder Waren ist aber das Wesen der Vertragshäfen noch keineswegs erschöpft. In Artikel 6 des Handelsvertrages, den deutsche Staaten unter Preussens Führung im Jahre 1861 mit der chinesischen Regierung abschlossen, und dessen Bestimmungen heute noch giltig sind, heisst es von den vertragsmässig geöffneten Häfen, dass es „den Unterthanen der kontrahierenden deutschen Staaten erlaubt sei, in diesen sich mit ihren Familien niederzulassen, frei zu bewegen und Handel

oder Industrie zu treiben. Sie können zwischen denselben nach Belieben mit ihren Fahrzeugen und Waaren hin- und herfahren, daselbst Häuser kaufen, mieten oder vermieten, Land pachten oder verpachten und Kirchen, Kirchhöfe und Hospitäler anlegen". Ausserdem können die Deutschen nach Artikel 8 des genannten Vertrages „auf eine Entfernung von 100 Li (ca. 57,5 km) und auf einen Zeitraum von nicht mehr als 5 Tagen in die Nachbarschaft der dem Handel offenen Häfen Ausflüge machen", wohlverstanden: ohne den strengen und lästigen Passvorschriften unterworfen zu sein.

Neben den Vertragshäfen, deren Zahl gegenwärtig 29 beträgt, sind noch einige Städte im Binnenlande dem ausländischen Verkehre unter den gleichen Bedingungen wie jene den Ausländern geöffnet.

Übrigens liegt so in den Vertragshäfen nicht nur der Anfang, sondern auch das Ende des ausländischen Verkehrs. Die Weiterbeförderung der in die Vertragsplätze eingeführten Waren liegt in der Hauptsache in den Händen der Chinesen, welche sich, wohl angelockt durch die Vorteile dieses Geschäftes, in den Vertragshäfen zu grossen Bevölkerungsmassen zusammengedrängt haben. Wir haben oben bereits zahlenmässige Angaben über den ausserordentlichen Volksreichtum dieser Städte gebracht. Ausländische Firmen haben in grosser Zahl von der Erlaubnis, feste Niederlassungen in den Vertragsplätzen zu errichten, Gebrauch gemacht ihre Verteilung und daneben diejenige der in China ansässigen Fremden zeigt nachstehende Tabelle:

Nationalität	Firmen	Ansässige
Englische	424	5 471
Japanische	212	2 900
Russische	21	1 941
Amerikanische	81	1 908
Deutsche	120	1 343
Portugiesische	16	1 175
Französische	82	1 045
Alle übrigen	50	1 089
In Summa	1 006	16 872

Das System der vertragsmässig geöffneten Städte und Häfen hat sich bisher als den chinesischen Verhältnissen durchaus entsprechend erwiesen. Die Fremdenfeindlichkeit des chinesischen Volkes verbot von selbst einen freien und direkten, regelmässigen Handelsverkehr der Ausländer mit den Chinesen des Binnenlandes. Dagegen boten die weitgehenden Konzessionen, welche den Ausländern für ihren Aufenthalt in den Vertragsplätzen zugestanden waren, jenen ein gewisses Maass von Sicherheit, — so lange allerdings nur, als die chinesische Regierung die Macht hatte, ihre Vertragspflichten auch ihren eigenen Unterthanen gegenüber aufrecht zu erhalten. Es steht zu erwarten, dass nunmehr auch diese Verhältnisse eine Neuregelung erfahren werden. Nach Artikel 11 des Friedensprotokolls sind Abänderungen der bestehenden Handelsverträge in Aussicht genommen. Da in demselben Protokolle die Höhe der Zollsätze eine für alle auswärtigen Staaten verbindliche Regelung erfahren hat, so kann es sich bei den Vertragsrevisionen nur um die allgemeinen Bestimmungen handeln, und unter diesen nehmen diejenigen über die Vertragsplätze die erste Stelle ein. Es mag nun fraglich erscheinen, ob selbst heute ein Abgehen vom System der Vertragshäfen ratsam wäre. Wahrscheinlich wird man sich im Hinblick auf die geringe Vertrauenswürdigkeit der chinesischen Behörden auch diesmal darauf beschränken müssen, einfach die Zahl der Vertragshäfen entsprechend den augenblicklichen Bedürfnissen des Landes zu erweitern.

Neue Karte von Ost-China.

Commissionsverlag von R. Eisenschmidt.

Die Karte von China, 1 : 1 000 000, welche von der kartographischen Abteilung der Königl. Landesaufnahme bearbeitet wird, wird in 15 Blättern erscheinen.

Sie umfasst das Gebiet von Peking—Mukden südwärts bis Canton.

Als Quellenmaterial für die Bearbeitung ist in erster Linie der Atlas des Herrn Prof. Frhr. von Richthofen zu nennen; auch noch nicht im Atlas verarbeitetes Material wurde in dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt. Für den nördlichen und mittleren Teil wurden ausserdem russische und japanische Karten verwendet, für den südlichen Teil französische Aufnahmen.

Kleinere Details wurden nach Gefechtsberichten, soweit dieselben vor der Veröffentlichung der einzelnen Blätter bekannt wurden, eingefügt.

Für die Übersetzung der chinesischen Schriftzeichen, sowie der im anderen Quellenmaterial eingeführten, hat Herr Professor Arendt in freundlichster Weise seine vorzüglichen Sprachkenntnisse zur Verfügung gestellt. v. Lücken.

Bücherbesprechungen.

Der Alte Orient. Gemeinverständliche Darstellungen, herausgegeben von der Vorderasiatischen Gesellschaft. 1. und 2. Jahrgang. Leipzig, Hinrichssche Buchhandlung, 1900 und 1901.

Die Deutsche Vorderasiatische Gesellschaft hat sich ein namhaftes Verdienst durch Veröffentlichung dieser populären, aber auf durchaus quellenmässiger Grundlage ruhenden Abhandlungen erworben, von denen nunmehr die beiden ersten Jahrgänge abgeschlossen vorliegen.

Sie erschliessen dem Laien ein Verständnis von der gewaltigen Kenntniserweiterung, die wir den neueren Ausgrabungen und Inschriftenentzifferungen in Vorderasien (bis Iran gerechnet) sowie in dem kulturell untrennbar mit ihm verbundenen ägyptischen Nilland zu verdanken haben. Die alten Völker dieses geschichtlich geweihten Landraums, ihre Erlebnisse, mehr noch gewisse Seiten ihres Kultur- und Seelenlebens werden uns hier in zwanglos gereihten Bildern von Meisterhand vorgeführt. Wir wollen diese je vier Darstellungen der beiden Jahrgänge (ganz mässigen Umfangs) gruppenweise kurz besprechen.

Dr. Hugo Winckler giebt zunächst eine klare Überschau der Völkerverteilung und aufeinanderfolgenden Überschichtung derselben im südwestlichen Asien während des Altertums. Gleich hier gewahrt man, wie viel festeren Boden man jetzt bei solchen Betrachtungen unter den Füssen hat als vormals, wo man über all dergleichen nur die Überlieferung der alten Griechen und Römer zu Rate zog, selbst für historische Urzeit, von der jenen höchstens leise, nur zu oft missverstandene oder missdeutete Nachklänge zu Ohren gekommen.

Der nämliche Berliner Orientalist bescheert uns eine lichtvolle Skizze der politischen Entwickelung derjenigen beiden Staaten, die von jeher die machtvollsten in Vorderasien bis ins 6. Jahrhundert v. Chr. gewesen sind: Babyloniens und Assyriens. Er vermeidet die unwissenschaftliche Herleitung dieser Machtstellung von „Rassenbegabung", mit der sonst die Historiker so gern operieren; vielmehr erörtert er klar und überzeugend die geographische Mitgift, die dem Deltaland des Euphrat und Tigris zu teil geworden war, um hier Völker der verschiedenartigsten Verwandtschaft zu bedeutenden Gesittungshöhen und Kulturthaten emporzufördern: die erstaunliche Bodenfruchtbarkeit, die Fülle des Wassers, die dem zur trockenen Sommerzeit unter tropenhafter Glut dürstenden Erdreich die Befeuchtung durch künstliche Bewässerung zuzuführen gestattete, die Schiffbarkeit der beiden Zwillingsströme, die günstige Lage des Landes im Hintergrund des Persischen Meerbusens für die Vermittlung des Handels von Südostasien mit dem Westen, über die Häfen der syrischen Küste hinaus sogar bis Europa. In grossen Zügen wird uns geschildert, wie schon um 3000 v. Chr. das Unterland am Euphrat und Tigris Heimstatt einer eigenartigen Kultur war, an deren Weiterentfaltung sich Nichtsemiten wie Semiten bethätigten; wie erst seit dem 13. Jahrhundert im mittleren Tigrisgebiet die Staatskraft von Assur erstand, weit in dem vorderasiatischen Westen Länder und Völker sich unterwerfend, Babylon selbst bewältigend, ohne dessen

naturgegebene Vorrangstellung im geistigen und Wirtschaftsleben vernichten zu können. Zuletzt fällt noch der Blick auf das neubabylonische Reich, unter Nebukadnezar, das sich nach Ninives Sturz im Jahre 606 mit Medien in den Besitzstand des assyrischen teilte, von dem es, ins Erbe des grösseren Teils seiner Provinzen eingetreten, die Fortsetzung darstellte, bis Kyros der Herr auch von Babel wurde.

Dr. Wilhelm v. Landau fügt dazu die Umrisse einer Geschichte Phöniziens, aus der hervorleuchtet, wie wir manche Züge phönizischen Wesens bisher überschätzt haben, da wir die Grösse der babylonischen Staats- und Kulturmacht, aus der die Phönizier gutenteils schöpften, zu wenig würdigten. Es waren doch nur winzige Kleinstaaten am Küstensaum vor dem Libanon und dessen nördlicher Fortsetzung, dem Nosairiergebirge, wo diese Kanaanäer, die wir nach griechischem Vorgang Phönizier nennen, Fischfang, Weberei und Färberei betrieben, politisch ohnmächtig, wie Syrien im ganzen ein Spielball heute der Babylonier oder der Assyrier, morgen der Ägypter, welthistorisch geworden allein dadurch, dass sie durch Seehandel und Kolonisation Kulturgüter babylonischer und ägyptischer Herkunft, nicht ohne sie praktisch verbessert zu haben, dem fernen Westen zutrugen. Nicht ganz zutreffend ist jedoch die Angabe, dass die Dattelpalme in Phönizien nicht gedeihe; sie führt ja ihren botanischen Namen Phoenix, d. h. phönizischer Baum, eben danach, dass die Hellenen sie zuerst am Syrerstrand kennen lernten. Auch sollte man die moderne Unsitte nicht wie hier (II, 126 f.) mitmachen, von „Syrien und Palästina" zu reden, da Palästina doch nur ein integrierender Teil von Syrien genannt werden kann.

Vorzüglich malt uns Carl Niebuhr die politische Lage nebst mancherlei Kulturzügen Vorderasiens und Ägyptens aus der Zeit um 1400 v. Chr. nach dem höchst überraschenden Thontafelfund, der durch Zufall ägyptischen Arbeitern vor 13 Jahren beim Graben nach Mergel beim Fellachenweiler El Amarna glückte. In Holzkisten verpackt, stellen diese Thontafeln ein Stück des Pharaonen-Archivs dar, aus dem wir das höfische Wesen unter Amenophis III. und IV., vornehmlich aber in Hunderten von Briefen kleiner wie grosser Fürsten oder ihrer Beamten die staatlichen Verhältnisse Syriens wie Südost-Kleinasiens, zumal die Vasallenbeziehungen einer mosaikartigen Fülle von Kleinstaaten zum Ägypterkönig kennen lernen. Wir hören da zum ersten Mal urkundlich den Namen der Israeliten, der „Habiri" (Hebräer), erfahren, dass sie damals noch nicht recht sesshaft in Kanaan geworden waren, z. B. hordenweise noch am Libanon herumschwärmten. Das grosse Reich der Hethiter schauen wir in voller Blüte auf dem Boden Nordsyriens bis nach Kleinasien hinüber, das Mitani-Reich dagegen im Verfall, vom nachbarlich aufstrebenden Assur bedroht, ängstlich sich an den ägyptischen Oberherrn anschmiegend, der hier in Syrien keine erhabene Rolle spielt, indem er seine Getreuen höchstens dann und wann durch ausgeschickte Söldnertrupps gegen ihre Widersacher schirmen lässt. Es ist ein Wirrwarr, als blickte man in die gute alte Zeit unseres deutschen Mittelalters. Jede der kostbaren Thontafeln aber kündet weitreichende babylonische Geisteshoheit, denn eine jede trägt Keilschrift und zeigt uns die Stellung des semitischen Babylonisch als damalige Diplomatensprache gleich der des Französischen in den letzten Jahrhunderten bei uns.

Oberst Billerbeck beschreibt mit militärischer Sachkunde die Befestigungswerke und nebenbei auch die Waffenrüstung des alten Vorderasien nach den Ausgrabungsfunden und erläutert seine Darlegungen mit gut ausgewählten Abbildungen.

Endlich beleuchten drei Aufsätze das Dichten und Glauben des alten Orients.

Prof. Heinrich Zimmerer enthüllt uns die babylonischen Originale für die biblischen Erzählungen von Schöpfung und Sintflut, Dr. Alfred Jeremias handelt über die Ideen der Babylonier vom Jenseits, von Hölle und Paradies, Prof. Alfred Wiedemann über Totenbräuche und das Totenreich der Altägypter. Wir schauen dabei tief in die Menschenseele überhaupt, die bei hochwie niedrigstehenden Völkern wunderbar gleichartig träumt vom Loslösen der Seele als eines schattenhaften Wesens vom Leib, vom Weiterleben der Seele nach dem Tode, der nur den Leib träfe, von der Seelenbestrafung oder dem Seelenlohne je nach dem irdischen Vorleben, von dem Neid der Schatten gegenüber den Lebenden, deren Freuden sie nun nicht mehr mitgeniessen können, weshalb man sich vor diesen Larven (den „revenants" der Franzosen), die auf Arges sinnen, schirmen müsse.

Professor Dr. Alfr. Kirchhoff (Halle).

Verzeichnis unserer Mitarbeiter.

Berghaus, Major a. D., Görlitz;

Detmer, Dr. W., Professor an der Universität Jena;

von Diest, Oberst a. D., Rittergutsbesitzer auf Glötzin;

Filchner, Wilhelm, Leutnant im 1. Infanterie-Regiment König, München;

Fitzner, Dr. Rudolf, Privatdozent an der Universität Rostock;

v. d. Goltz, Freiherr, General der Infanterie, Chef des Pionier- und Ingenieur-Corps, General-Inspekteur der Festungen, Berlin;

Halbfass, Dr. W., Neuhaldensleben;

Hartmann, Dr. Martin, Professor der arabischen Sprache am Orientalischen Seminar, Charlottenburg;

Hassert, Dr. K., Professor der Geographie an der Universität Tübingen;

Hatschek, Dr. Hans, Syndikus der Handelskammer zu Frankfurt a. M.;

Heigl, Ferdinand, Rechtsanwalt, München;

Kirchhoff, Dr. Alfred, Professor an der Universität Halle a. S.;

Knochenhauer, B., Kgl. Bergmeister, Beuthen, O.S.;

v. Koenigsmarck, Graf Hans, Oberleutnant im Königs-Husaren-Regiment, kommandiert zum Grossen Generalstabe, Berlin;

Körte, Dr. G., Professor an der Universität Greifswald;

Krahmer, Generalmajor z. D., Wernigerode a. H.;

Kretschmer, Dr. K., Berlin;

Lehmann, Dr. C. F., Privatdozent a. d. Universität Berlin;

Lentz, Dr. Ed., Charlottenburg;

Livonius, Vice-Admiral z. D., Berlin;

v. Lücken, Rittmeister im 2. Schlesischen Dragoner-Regiment No. 15, zugeteilt dem Grossen Generalstabe, Berlin;

Lusensky, F., Geheimer Ober-Regierungsrat und vortragender Rat im Ministerium für Handel und Gewerbe, Berlin;

Maercker, Hauptmann im Grossen Generalstab, Berlin;

Merzbacher, Dr. S., München;

Nachod, Dr., Dresden;

Oberhummer, Prof. Dr. E., Vorsitzender der Geographischen Gesellschaft, München;

Plüddemann, Contre-Admiral z. D., Berlin;

Ratzel, Dr. Fr., Professor an der Universität Leipzig;

Regel, Professor Dr. Fritz, Würzburg;

Ruge, Professor Dr. S., Dresden;

Sarre, Dr. F., Berlin;

Schlagintweit, Major a. D., München;

Seidel, A., Sekretär der Deutschen Kolonialgesellschaft;

Volkens, Professor Dr. Georg, Berlin;

Warburg, Professor Dr. O., Berlin;

Wegener, Dr. Georg, Berlin;

Wilser, Dr. Ludwig, Heidelberg;

v. Ziegner, Generalleutnant z. D., Halle a. S.;

Zimmerer, Prof. Dr. H., korrespondierendes Mitglied der Geographischen Gesellschaft zu München, Ludwigshafen a. Rh.;

Zimmermann, Dr. Alfred, Kaiserl. Legationsrat, London.

Aufruf!

Das Berliner Comité für das Gustav Freytag-Denkmal erlässt folgenden Aufruf:

Gustav Freytag soll in Wiesbaden, der Stadt seines letzten Lebens und Wirkens, ein würdiges Denkmal erhalten. Die Unterzeichneten sind davon durchdrungen, dass die werkthätige Förderung dieses Zweckes in Berlin am wenigsten versäumt werden darf. Es gilt dem treuen Preussen, der den Beruf seines Staates niemals verkannt und als tapferer Journalist der deutschen Einigung so beredt und klug gedient hat; es gilt dem meisterlichen Erforscher und Darsteller deutscher Vergangenheit, durch dessen Bilderreihen uns die Zustände und die Menschen der Nation von Jahrhundert zu Jahrhundert lebendig geworden sind; es gilt dem Schöpfer des tüchtigsten Romans vom deutschen Bürgerhause, dem die Tageskämpfe mit freiem Humor verklärenden Lustspieldichter. Alle danken ihm köstliche Stunden der Belehrung und der Erquickung und werden gewiss gerne bereit sein, zum Gelingen des schönen Planes nach besten Kräften mitzuwirken.

Beiträge nimmt der Geheime Kommerzienrat von Mendelssohn-Bartholdy, W. Jägerstr. 49—50, sowie jeder andere der Unterzeichneten entgegen.

Graf von Bülow, Reichskanzler. Dr. von Miquel, Vize-Präsident des Staats-Ministeriums. Dr. Studt, Staatsminister und Minister der geistl. etc. Angel. Freiherr von Cramm-Burgdorf, Herzoglich Braunschweigischer Gesandter, Mitglied des Bundesrats. Dr. Althoff, Direktor im Ministerium d. geistl. etc. Angel., Wirkl. Geh. Ober-Reg.-Rat. Reinhold Begas, Professor, Mitglied d. Senats d. Akad. d. Künste. Dr. L. Bellermann, Direktor d. Gymn. zum Grauen Kloster. Dr. Oskar Blumenthal, Schriftsteller. Dr. G. von Bonin, Staatsminister a. D., Bevollmächtigter zum Bundesrat. Dr. Bosse, Staatsminister. Dr. Otto Brahm, Direktor d. Deutschen Theaters. Dr. Max Bruch, Professor, Mitglied d. Senats d. Akad. d. Künste. Dr. Heinrich Brunner, Professor, Geh. Justizrat, Mitglied d. Akad. d. Wiss. L. Clausnitzer, Vorsitzender d. Deutschen Lehrervereins. Ludwig Delbrück, Bankier. Eggert, Geh. Ober-Baurat im Ministerium d. öff. Arb. E. Ende, Präsident d. Akad. d. Künste, Geh. Reg.-Rat. Dr. A. Eulenburg, Professor, Geh. Med.-Rat. F. Fontane, Verlagsbuchhändler. Dr. B. Fränkel, Professor, Geh. Med.-Rat. Karl Emil Franzos, Schriftsteller. Dr. Karl Frenzel, Professor, Redakteur d. Nat.-Ztg. Dr. L. Fuchs, Professor, Mitglied d. Akad. d. Wiss. Dr. Ludwig Fulda, Schriftsteller. Dr. Rudolph Genée, Professor. Dr. C. Gerhardt, Professor, Geh. Med.-Rat. Max Grube, Ober-Regisseur d. Königl. Schauspiele. Dr. Fr. Hammacher, Bergwerksbesitzer. Dr. A. Harnack, Rektor der Friedrich-Wilhelms-Universität, Mitglied d. Akad. d. Wiss. Wilhelm Hertz, Verlagsbuchhändler. Bolko Graf von Hochberg, General-Intendant der Königl. Schauspiele. Dr. Hans von Hopfen, Schriftsteller. Ludwig Knaus, Professor, Mitglied des Senats d. Akad. d. Künste. Dr. Kohlrausch, Professor, Präsident d. Physik.-Techn. Reichsanstalt. Dr. Koser, Professor, Generaldirektor d. Königl. Staatsarchive, Geh. Ober-Reg.-Rat, Mitgl. d. Akad. d. Wiss. Dr. Kropatscheck, Professor, Chef-Redakteur d. Kreuz-Ztg., Mitglied d. Reichstags u. d. Abg.-Hauses. H. von Kupffer, Chef-Redakteur d. Berl. Lokal-Anzeigers. Dr. W. Lauser, Geh. Hofrat, Chef-Redakteur der Nordd. Allg. Ztg. Siegmund Lautenburg, Direktor d. Residenz-Theaters. Lessing, Geh. Justizrat. Dr. R. Löwenfeld, Direktor d. Schiller-Theaters. Dr. E. Magnus, Reg.-Rat a. D., Direktor d. Nat.-Bank f. Deutschland. Fritz Mauthner, Schriftsteller. Ernst von Mendelssohn-Bartholdy, Geh. Kommerzienrat. Dr. Ad. von Menzel, Professor, Wirkl. Geh. Rat, Ehren-Mitglied d. Senats d. Akad. d. Künste. Dr. Richard M. Meyer, Professor. Paul Meyerheim, Professor, Mitglied d. Akad. d. Künste. Dr. Theodor Mommsen, Professor, Mitglied d. Akad. d. Wiss. Erich Müller, Geh. Ober-Reg.-Rat im Ministerium d. geistl. etc. Angel. Hermann Nissen, Präsident d. Genossenschaft Deutscher Bühnenangehöriger. Dr. W. von Oettingen, Professor, ständiger Sekretär d. Akad. d. Künste. Alfred Paetel, Verlagsbuchhändler. Elwin Paetel, Kommerzienrat, Verlagsbuchhändler. Dr. Hermann Paetel, Kommerzienrat, Verlagsbuchhändler. R. Parrisius, Kreisgerichtsrat a. D., Bankier. L. Pietsch, Professor, Schriftsteller. Adolph vom Rath. Dr. Riesser, Justizrat, Direktor d. Bank f. Handel u. Industrie. Dr. Julius Rodenberg, Professor, Herausgeber d. Deutschen Rundschau. F. Schaper, Professor, Mitglied d. Senats. d. Akad. d. Künste. Dr. Erich Schmidt, Professor, Mitglied d Akad. d. Wiss. Dr. Friedrich Schmidt, Geh. Ober-Reg.-Rat im Ministerium d. geistl. etc. Angel. R. Schmidt-Cabanis, Schriftsteller. Dr. G. Schmoller, Professor, Mitglied d. Akad. d. Wiss. Dr. Schöne, Generaldirektor d. Königl. Museen, Wirkl. Geh. Rat. vortr. Rat im Ministerium d. geistl. etc. Angel. Dr. Schwabach, Königl. Grossbrit. Generalkonsul. Dr. S. Schwendener, Professor, Geh. Reg.-Rat, Mitglied d. Akad. d. Wiss. Heinrich Seidel, Schriftsteller. J. Simon, Bankier. Friedrich Spielhagen, Schriftsteller. Fr. Stephany, vorm. Chef-Redakteur d. Voss. Ztg. Hermann Sudermann, Schriftsteller. von Tirpitz, Staatsminister u. Staatssekretär d. Reichs-Marine-Amts. J. Trojan, Redakteur. Dr. J. von Verdy du Vernois, General d. Inf. z. D. Dr. H. C. Vogel, Professor, Direktor d. Astrophys. Observatoriums, Geh. Ober-Reg.-Rat, Mitglied d. Akad. d. Wiss. Ernst Vollert, Verlagsbuchhändler. Dr. Ad. Wagner, Professor, Geh. Reg.-Rat Ernst Wichert, Geh. Justizrat. Dr. Ernst von Wildenbruch, Geh. Leg.-Rat. Julius Wolff, Schriftsteller. Eugen Zabel, Schriftsteller.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin. — Druck von Wilhelm Gronau's Buchdruckerei in Schöneberg-Berlin.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft.

1901, November. **No. 2.** **I. Jahrgang.**

Mitteilungen der Gesellschaft.

Am 26. November 1901, abends 8 Uhr, veranstaltet die Gesellschaft im Künstlerhause, Bellevuestr. 2, ihren ersten öffentlichen Vortragsabend. Der bekannte Weltreisende, Dr. **Georg Wegener**, wird sprechen über

„Das Gebiet des Yangtsekiang, seine politische und wirtschaftliche Bedeutung“.

Die Darstellung wird durch Vorführung neuer und interessanter Lichtbilder, welche der Vortragende während seiner Reise aufgenommen hat, unterstützt.

Die Einführung von Gästen, insbesondere auch von Damen, ist willkommen. Nach dem Vortrage findet eine gesellige Vereinigung statt.

Deutsch-Asiatische Gesellschaft.

Der Vorsitzende
Freiherr v. d. Goltz.

Der Schriftführer
Dr. Vosberg-Rekow.

Die 4. ordentliche Sitzung der Gesellschaft findet am Dienstag, 17. Dezember, zu Berlin, im Saale des Inspektionsdienstgebäudes, Kurfürstenstrasse 63/69 statt.

Tagesordnung:

„Erzeugung und Verwertung der Baumwolle, mit besonderer Berücksichtigung der asiatischen Produktionsgebiete“. Referent: Herr Hauptmann **Dr. A. Etienne.**

Beginn der Sitzung pünktlich abends 8 Uhr.

Deutsch-Asiatische Gesellschaft.

Der Vorsitzende
Freiherr v. d. Goltz.

Der Schriftführer
Dr. Vosberg-Rekow.

Die Pamir-Frage.

Von Krahmer, Generalmajor z. D.

Das zielbewusste, unentwegte Vorgehen Russlands in Mittel-Asien wird durch die Note vom 8. Dezember 1864, welche der Reichskanzler, Fürst Gortschakow, an die durch das stete Vordringen Russlands in diesen Gebieten überaus beunruhigte englische Regierung richtete, gekennzeichnet. Es heisst darin: „Die Lage Russlands in Mittel-Asien ist die aller civilisierten Staaten, welche sich im Kontakt mit nomadisierenden, halbwilden, nicht fest organisierten Völkerschaften befinden. Die Sicherheit der Grenzen und des Handels verlangt in solchem Falle, dass der civilisierte Staat ein gewisses Übergewicht über seine Nachbarn ausübt. Zunächst sind ihre Einfälle und Plünderungen zurückzuweisen. Um denselben ein Ende zu machen, ist man genötigt, die Grenzbevölkerung zu einer mehr oder weniger unmittelbaren Unterwürfigkeit zu zwingen. Ist dies Resultat erreicht, so nehmen die Grenzbewohner ruhigere und sesshaftigere Gewohnheiten an; dafür werden sie aber nunmehr von ferner lebenden Stämmen beunruhigt. Der Staat ist verpflichtet, jene zu schützen, diese zu züchtigen. Daraus entspringt die Notwendigkeit neuer, kostspieliger, sich stets wiederholender Expeditionen gegen einen Feind, den seine Organisation eigentlich unangreifbar macht. Jeder Schritt vorwärts führt zu neuem Vorschreiten, jede überwundene Schwierigkeit zu neuen Schwierigkeiten. Ein Zurückgehen aber giebt es nicht, weil die Asiaten das als Schwäche ansehen würden. Sie achten und sie fürchten nur die greifbare Gewalt.“

In dieser Note ist die ganze Politik Russlands in Mittel-Asien klargelegt, die es von Schritt zu Schritt weiter führte, und die schliesslich es zu einer solchen Machtstellung brachte, dass Mittel-Asien ein russisches Gebiet wurde. Die Chanate

Chiwa und Buchara wurden unterworfen und traten in ein Vasallenverhältnis zu Russland; das Chanat Kokan hörte auf zu existieren; die Turkmenen wurden botmässig gemacht; die Gebiete von Samarkand und Merw wurden dem russischen Mittel-Asien einverleibt. So war die Grenze Russlands an die chinesische und afghanische vorgeschoben. Es erübrigte nur noch, das Verhältnis Russlands zu dem Pamir-Gebiet fest zu bestimmen.

Schon in den Jahren 1872—1873 wurde nach einer Vereinbarung zwischen England und Russland das südliche und westliche Gebiet des Pamir abgegrenzt.*) Es war ein Teil des ehemaligen Chanats Kokan und wurde somit russisches Eigentum. Da aber auch Schugnan und Roschan dem Chan von Kokan unterthan gewesen waren, so mussten auch diese Gebiete Russland zufallen. Im Einverständnis mit der chinesischen Regierung wurde die Grenze zwischen der chinesischen und russischen Herrschaft in Mittel Asien fest bestimmt, aber nur bis zu dem Pamir. Die Weiterführung der Grenze harrte noch auf ihre Erledigung.

Bis zum Jahre 1891 nahm Russland nicht thatsächlichen Besitz von jenen Gebieten. Die dortige Bevölkerung gestand aber weder den Engländern noch den Afghanen noch den Chinesen ein Recht auf den Besitz des Pamir zu. Dessenungeachtet begann England, Erkundungs-Abteilungen dorthin zu senden, und versuchte, selbst nicht im stande, von jenen Gebieten Besitz zu nehmen, sie zwischen den Afghanen und Chinesen zu teilen. Die Afghanen eigneten sich das selbständige Chanat Wachan, den südlichen Teil des Pamir, an, während die Chinesen den Sary-Kol-See überschritten, mit ihren Posten die Thäler des Sees Rang-Kul besetzten und bis zum See Jaschyl-Kol vordrangen, wo sie mit den Afghanen zusammentrafen. Mit diesen in Streit geraten, gingen die Chinesen wieder bis zum Rang-Kul zurück, während die Afghanen ihre Posten am Jaschyl-Kul beliessen. Seitdem betrachtete Afghanistan Schugnan und Roschan als sein Eigentum. Die Bewohner Schugnans, an eine grosse Selbständigkeit gewöhnt, lehnten sich aber gegen die neuen Herren auf, was diese veranlasste, die Dörfer der Aufständigen auszurauben und die Bewohner niederzumachen. Die Chinesen liessen es bei Raubzügen bewenden.

Als im Jahre 1891 ein englischer Kapitän mit chinesischen und afghanischen Bevollmächtigten im Pamir-Gebiet eintraf, um thatsächlich eine Abgrenzung zwischen den Afghanen und Chinesen vorzunehmen, machte auch Russland seine Besitzrechte geltend. Es entsandte aus dem Fergana-Gebiet des General-Gouvernements Turkestan ein Truppen-Detachement unter dem Obersten Janow dorthin, um den Engländern, Afghanen und Chinesen zu zeigen, dass es nunmehr gewillt sei, das Pamir-Gebiet thatsächlich in Besitz zu nehmen. Einen Erfolg hatte indessen diese Expedition nicht. Als das Detachement nach einem monatigen Verweilen auf dem Pamir nach Fergana zurückgegangen war, besetzten die Engländer Kandschuk und bewogen die Afghanen und Chinesen, ihre früheren Stellungen wieder einzunehmen. Die Afghanen verstärkten infolge dessen ihre Truppen in Schugnan und Roschan und stellten Posten östlich des Sees Jaschyl-Kul auf. Die Chinesen begannen Befestigungen hinter dem Sary-Kol-Rücken in Tasch-Kurgan und Ak-Tasch anzulegen.

Russland sah sich nun veranlasst, ernstere Massregeln zu ergreifen, „um seine Würde zu wahren", ein Schlagwort, das von jeher bei allen seinen Unternehmungen in den asiatischen Gebieten zur Anwendung gekommen ist. Vor allem sollte die Sachlage im Pamir aufgeklärt werden: im Februar 1892 wurde ein kleines Kasaken-Kommando von Margelan aus entsandt; es überschritt das Alai-Gebirge, das Alai-Thal, das zwischen jenem Gebirge und dem Trans-Alai-Rücken in einer absoluten Höhe von 1500—3000 m liegt, erreichte nach grossen Schwierigkeiten infolge des tiefen Schnees den Pamir und traf thatsächlich die Afghanen und Chinesen in dessen Besitz. Wenn sie auch dem russischen Kommando nicht feindlich entgegentraten, so blieben sie doch in ihren Stellungen.

Auf diese Nachrichten hin wurde ein russisches Detachement in der Stärke von einem Infanterie-Bataillon, drei Sotnien Kasaken und einer reitenden Gebirgsbatterie formiert, das am 14. Juni 1892 aus Margelan in zwei Kolonnen abrückte; die Truppen marschierten über den Isfairam Pass, der Train unter der Bedeckung einer Kompagnie über die Städte Osch und Gutscha und den Taldyk-Pass. Das Detachement hatte die Weisung, bei der Entscheidung aller Fragen milde zu verfahren, ein gegenseitiges Einvernehmen herzustellen und freundliche Beziehungen zu den Bewohnern, Afghanen und Chinesen möglichst aufrecht zu erhalten.

Während die chinesischen Truppen, die das Thal des Sees Rang-Kul besetzt hielten, sich sofort auf die Nachricht des Anmarsches eines russischen Detachements in ihr Gebiet östlich vom Sary-Kol-Rücken zurückzogen, weigerten sich die Afghanen des bei Salie-Tasch in der Nähe des Einfalls des Alitschur in den See Jaschyl-Kul stehenden Postens, die Waffen niederzulegen, und traten sogar den Russen feindlich entgegen, die den Posten dann schliesslich aufhoben.

Da die Beziehungen zu China und Afghanistan in dem Pamir-Gebiet im Herbst 1892 einen bedrohlichen Charakter annahmen, kam Russland zu dem Entschluss, ein Detachement ständig dort zu belassen. Eine 160 Mann starke Kompagnie mit 40 Kasaken wurde als Schadshanskisches Kommando dazu bestimmt.

Die Chinesen, die weder zu einem aktiven noch passiven Widerstande stark genug waren, gingen bald auf friedliche, ja freundschaftliche Beziehungen zu den Russen ein, wie auch das Verhältnis zu den Afghanen sich günstiger gestaltete. Nur England fuhr fort, mittelst der Afghanen, die es mit Geld und Waffen versorgte, und der Chinesen das Pamir-Gebiet den Russen streitig zu machen. Um allen Eventualitäten entgegentreten zu können, wurde im Sommer 1893 ein russisches Detachement im Alai-Thale bereit gestellt. Da aber die friedlichen Beziehungen mit Afghanistan wie mit China andauerten, trat das Detachement nicht in Thätigkeit.

Es musste aber Russland daran gelegen sein, die Pamir-Frage endgiltig zu regeln, was nur durch direkte Verhandlungen mit England geschehen konnte. So wurde im Frühjahr des Jahres 1895 dem englischen Parlament eine Note des Herrn v. Staël an Lord Kimberley vom 11. März 1895 vorgelegt, welche die Grenzregulierungs-Fragen endgiltig zum Abschluss bringen sollte. Daraufhin wurde Folgendes festgesetzt:

„1. Die Machtsphären Russlands und Grossbritaniens im Osten des Sary-Kul-Sees werden durch eine Linie geschieden, die, von einem Punkte am östlichen Ende dieses Sees beginnend, dem Kamme der Bergkette, die sich etwas südlich von der Parallele des Sees hinzieht, folgt, bis letztere jenseits der Übergänge von Bendler und Ota-Bell sich südwärts wendet. Dann zieht die Grenze nach Kisil-Rabat, einem Orte am Ak-Ssu, und weiter nach Osten bis zur chinesischen Grenze.

*) Zur Orientierung dürfte jeder neuere Handatlas, besonders der Andrees, 4. Auflage, genügen.

2. Die Grenzlinie wird durch eine gemischte technische Kommission, aus Bevollmächtigten beider Regierungen bestehend, festgesetzt. Die englische Regierung wird sich mit dem Emir von Afghanistan über dessen Vertretung in der Kommission verständigen.

3. Die Kommission hat auch an Ort und Stelle alle Daten bezüglich der Herstellung der chinesischen Grenze zu sammeln, um beiden Regierungen es zu ermöglichen, über die möglichst zweckmässige Abgrenzung des chinesischen Territoriums in Verhandlung zu treten, das die russisch-englische Grenzlinie berührt.

4. Die Regierungen des Kaisers von Russland und der Königin von Grossbritannien verpflichten sich, sich jeden politischen Druckes oder Einflusses jenseits der festgestellten Grenzlinie, die erstere südlich, die letztere nördlich derselben, zu enthalten.

5. Die englische Regierung verpflichtet sich ausserdem, dafür Sorge zu tragen, dass das innerhalb der englischen Machtsphäre gelegene Gebiet, zwischen dem Hindukusch und der vom Ostende des Sary-Kul-Sees (Viktoria-See) nach der chinesischen Grenze gezogenen Linie, im Herrschaftsbereich des Emirs von Afghanistan verbleibt, dass also dieses Gebiet nicht britischer Besitz wird, und daselbst weder militärische Posten aufgestellt, noch befestigte Positionen angelegt werden.

Die Ausführung dieser Vereinbarung hängt davon ab, dass der Emir von Afghanistan alle von ihm besetzten Gebiete am rechten Ufer des Flusses Pjändsh, und der Emir von Buchara den südlich vom Amu-Darja gelegenen Teil des Darwas-Gebietes räumt, wobei die englische und russische Regierung nach Massgabe dieser Vereinbarung ihren Einfluss auf diese beiden Herrscher in dieser Beziehung zur Anwendung bringen werden."

Demnach bleiben also die Chanate Roschan und Schugnan, soweit sie an dem rechten Ufer des Pjändsh liegen, im russischen Besitz, und das zwischen den Quellflüssen des Pjändsch liegende Chanat Wachan verbleibt Afghanistan.

Bereits am 18. August 1894 haben die Afghanen die Ebenen der Nebenflüsse des Pjändsh, Gunt und Schach-Darja, und das ganze rechte Ufer des Pjändsh selbst von Kalai-Wamar aufwärts geräumt.

Das russische ständige Detachement in der Stärke von 5 Offizieren, 1 Arzt, 98 Mann und 31 Kasaken steht am Murg-Hab in der Nähe der Mündung des Ak-Baitals, was in strategischer Beziehung zweifellos die beste Stellung auf der Nordhälfte des Pamir-Gebietes ist. Infolge der ungünstigen klimatischen Bedingungen ist aber vom Jahre 1897 ab ein Teil nach Chaigosso in Schugnan verlegt.

Nach der endgiltigen Abgrenzung durch die Grenz-Kommission, welche ihre Arbeiten am 27. Juni 1895 begann, übergab Russland die ihm zufallenden Teile Schugnans, Wachans und Roschans im August 1897 dem Emir von Buchara. Dieser folgte dem Beispiele der russischen Regierung, die bereits nach einem Allerhöchsten Erlass vom 18. Mai 1896 die Nomaden-Bevölkerung des Pamirs von jedweder Abgabe bis zum Januar 1901 befreit hatte. Unter gleichem Datum sind 1250 Rubel pro Jahr angewiesen, um die Wolost-Verwaltung und drei Amine in dem „Pamir-Wolost" des General-Gouvernements Turkestan zu unterhalten.

Russland hat nun nicht gezaudert, das ihm gehörige Pamir-Gebiet mit seinem turkestanischen Gebiet, soweit möglich, in eine feste Verbindung zu bringen. Schon 1897 wurde der Bau einer „Pamir-Strasse" von dem Alai-Thale über den Trans-Alai-Rücken nach dem russischen Posten begonnen, die nicht nur für Packpferde, sondern auch für Wagen benutzbar ist. Auch zur näheren Erforschung des Gebiets sind Expeditionen ausgesandt. Unlängst hat die Kaiserlich russische geographische Gesellschaft, die unablässig für die nähere Erkundung der asiatischen Gebiete sorgt, das Pamir Gebiet in jeder Beziehung erforschen lassen, worüber genauere Angaben aber noch nicht vorliegen. —

Die Pamir-Frage ist allerdings für Russland im günstigen Sinne entschieden. Ob aber diese Entscheidung eine für alle Zeiten endgiltige ist, wird die Zukunft zeigen. Die Beziehungen Russlands und Englands in Mittel-Asien sind immer noch mehr oder weniger gespannt, und ersteres wird bei Verwickelungen in den asiatischen Gebieten, die ja nach dem Tode des Emirs Abdur-Rahman von Afghanistan nicht unmöglich sind, nicht anstehen, auch in betreff der Pamir-Gebiete so zielbewusst vorzugehen, wie die Geschichte der Erwerbung Mittel-Asiens seit der Zeit Peter des Grossen bis auf den heutigen Tag es gezeigt hat. —

Deutschlands Interessen am Persischen Golf. Kuweit.

Von Dr. Paul Rohrbach.

Ich habe im Frühling dieses Jahres einige Zeit in Bagdad und den wichtigsten Küstenplätzen am Persischen Meerbusen zugebracht. Meine Anwesenheit fiel insofern in eine politisch interessante Zeit, als gerade der erste Vorstoss der Russen in kommerzieller und politischer Beziehung nach Südpersien und dem Meerbusen im Werke war. Um gleich von dem gegenwärtig aktuellsten Thema anzufangen — Kuweit —, so kommt es für die Beurteilung dieses Problems vor allen Dingen darauf an, sich klar zu machen, welche Ziele von unserer Seite mit der Bagdadbahn verfolgt werden sollen, und welche nicht. Man kann die These verfechten, dass es für uns relativ gleichgiltig ist, wer in Kuweit herrscht, sobald man der Überzeugung ist, dass eine Fortführung der türkischen Centralbahn über Bagdad hinaus gar nicht in unserem Interesse liegt. Diesen letzteren Gedanken kann man unter dem Gesichtspunkt vertreten, dass für Deutschland eine Hinlenkung der zukünftigen Handelsbewegung Mesopotamiens und des unteren Stromlandes am Tigris und Euphrat nach den Hafenplätzen des Mittelmeeres vorteilhafter ist, als nach solchen des Persischen Golfs. Von offizieller türkischer Seite will man zwar überhaupt nichts davon wissen, dass die Bagdadbahn an irgend einem Punkte ihres Laufes zwischen Konstantinopel und Basra noch das Meer berühren soll. Aber es kann trotzdem kein Zweifel existieren, dass sie über kurz oder lang doch den natürlichen Ausweg nach der alten Westpforte des grossen Handelsweges, der durch Vorderasien längs der Euphrat- und Tigris-Linie läuft, erhalten wird, d. h. etwa nach Alexandretta oder nach Seleucia, dem früheren Hafen von Antiochia in Syrien. Durch eine geeignete Tarifpolitik wäre es wahrscheinlich möglich, selbst noch bis Bagdad hin die Aus- und Einfuhr vorwiegend über die syrische Küste zu lenken. Giebt es

dagegen eine bequeme und rasche Verbindung abwärts von Bagdad zur Mündung des Euphrat und Tigris hin, so wird ein sehr grosser Teil des Handels, Export wie Import, den Weg durch den Golf über Aden und Suez einschlagen Dort sind naturgemässerweise nicht wir, sondern die Engländer durch ihre langjährigen Beziehungen im Vorteil. Es würde uns wahrscheinlich schwer werden, uns auch nur auf die gleiche Stufe mit ihnen emporzuarbeiten. Zwar könnte man zunächst den Einwand machen, dass von Bagdad abwärts der Tigris und der Euphrat für ziemlich leistungsfähige Dampfer zu allen Jahreszeiten schiffbar sind, und dass daher auch unabhängig von der zukünftigen Bahnlinie die Warentransporte ihren Weg auf dem Strom nehmen werden. Die Schiffbarkeit der Ströme besteht aber nur so lange, wie die Wiederherstellung des alten babylonischen Kanalnetzes zum Zweck der agraren Neukultivierung des Landes noch auf sich warten lässt. Wenn die Bahn bis Bagdad fertig ist, so wird unzweifelhaft das europäische Kapital (hoffentlich ist es in erster Linie das deutsche) sich diese Gelegenheit nicht entgehen lassen, um aus der Neuanlage des babylonischen Kanalnetzes seinen Nutzen zu ziehen. Ist erst der Sawad, d. h. der schwarze fruchtbare Alluvialboden wieder zum grösseren Teile angebaut, so wird mindestens während der Hälfte des Jahres den beiden Flüssen so viel Wasser zur Berieselung der Felder entzogen werden, dass von einer Frachtschiffahrt im grösseren Massstabe kaum mehr wird die Rede sein können. Wollen die für den Bau der Bahn bei uns interessierten Kreise also von vornherein nichts weiter, als die türkischen Besitzungen am Euphrat und Tigris wieder soweit kultivieren, dass ein kräftiger Weizen-, Gerste- und Baumwollen-Export möglich wird, dass die Bevölkerung des Landes steigt und zu einer konsumkräftigen Abnehmerschaft für deutsche Industrie-Produkte wird, dann müssen sie sich ernsthaft darüber klar werden, ob sie über Bagdad hinaus bauen wollen oder nicht. Die türkische Militär-Verwaltung, die an dem Bau der Bahn auf türkischer Seite doch die in erster Linie interessierte Grösse ist, hat abwärts von Bagdad auf absehbare Zeit hinaus kein sonderliches Interesse am Bahnbau, da dort keine leistungsfähigen Rekrutierungsbezirke mehr liegen, ein Angriff auf die Türkei vom Persischen Golf aus aber zu den sehr unwahrscheinlichen Dingen gehört.

Ganz anders steht die Sache natürlich, wenn man die zukünftige Bagdadbahn von vornherein und wesentlich als eine neue oder im Grunde als die Wiederherstellung einer sehr alten Hochstrasse des Weltverkehrs zwischen der Mittelmeerwelt und dem Abendlande einerseits und Indien andererseits auffasst. In dem Falle sind die kritischen Punkte erster Ordnung an dieser von West-Europa bis Bombay und Singapore verlaufenden Linie der Bosporus, Kuweit und die Strasse von Ormus.

Bei Konstantinopel schneiden sich die zukünftige Indienstrasse und der Weg Russlands aus dem Schwarzen Meer nach Gibraltar und Suez. Es ist natürlich nicht daran zu denken, dass Russland je endgiltig darauf verzichtet, den „Schlüssel zu seinem Hause“ in die Hand zu bekommen. Hier wird also ohnehin jederzeit ein Punkt der Reibungen und der sich widerstreitenden Interessen an der Kontrolle der Bagdadbahn vorhanden sein. Von Konstantinopel bis Kuweit läuft die Linie durchweg über Land; sie kann und wird voraussichtlich so geführt werden, dass sie überall noch einige Märsche von der Meeresküste entfernt bleibt. Bei Basra kann man sie schon aus dem Grunde nicht endigen lassen, weil der Platz diesseits der Barre des Schatel-Arab liegt, die Schiffen von mehr als 6 m Tiefgang den Eintritt in die Strommündung unmöglich macht. Der Übergang vom Land- auf den Seeweg kann daher erst bei Kuweit erfolgen, wo der erste benutzbare Hafen vorhanden ist. Irgend einmal müssen die Schienen natürlich auch zu Lande auf der Nordseite des Golfes den Anschluss an das indische Netz erreichen, aber jedenfalls wird bis zu dem Zeitpunkt, wo die Bahn etwa durch ganz Süd-Persien und Beludschistan vollendet ist, noch sehr viel mehr Wasser den Tigris hinunter fliessen, als bis zur Ankunft der ersten Lokomotive am Golf.

Eine fremde Macht, im Besitz des Hafens von Kuweit, ist jederzeit in der Lage, den ganzen europäisch-indischen Verkehr auf der Bagdadroute gerade in der Mitte, an einem überaus wichtigen Punkte, je nach Belieben zu unterbrechen oder offen zu halten. Für England würde Kuweit, sobald die Bagdadbahn in Betrieb ist, wenn nicht ganz, so doch annähernd eine ebensolche Bedeutung besitzen, wie die Eingänge des Suez-Kanals, und es erklärt sich daraus leicht, mit welchem Eifer die imperialistische Presse drüben für ein energisches Vorgehen in dieser Beziehung eintritt. Geschieht von unserer Seite nichts, um die Besetzung von Kuweit durch England zu hindern, so heisst das, dass wir endgiltig darauf Verzicht leisten, irgend einmal in der Zukunft uns die enorme weltwirtschaftliche und weltpolitische Bedeutung des durch die Bagdadbahn eröffneten Weges nach Südasien zu nutze zu machen. Es heisst weiter, dass wir ruhig zusehen, wie England abermals einen der für die Beherrschung der Erdkugel wichtigsten Plätze in seine ausschliessliche Machtsphäre einbezieht und seine auf unsere und der übrigen Nationen Entwickelungsfähigkeit ohnehin so schwer und stark drückende Stellung weiter festigt. Die natürliche Folge der englischen Besitzergreifung von Kuweit wäre, dass nun auch die Russen ihrerseits energisch vorgehen und entweder Bender-Abbas, das den Ausgang aus dem Golf ins indische Weltmeer beherrscht, oder Buschir, den gegenwärtigen wichtigsten Hafen- und Handelsplatz, für sich besetzen werden. Buschir liegt Kuweit auf etwa eine Tagesfahrt gegenüber. Es ist seit einigen Monaten Sitz eines russischen General-Konsuls geworden, der über eine Kasakengarde verfügt und demnächst (wenn es nicht schon geschehen sein sollte, während diese Zeilen geschrieben werden) auch einen Kreuzer der russischen Marine zur Disposition im Golf stationiert erhält. Nach beiden Richtungen hin wird er also dem englischen Residenten in Buschir, der sich bisher so ziemlich als Gouverneur des Meerbusens und seiner Uferlandschaften fühlte, demonstrativ zur Seite treten. Auch nach Basra kommt ein russischer Konsul, und in Bagdad ist eben ein russisches General-Konsulat errichtet. An verschiedenen anderen Plätzen im Gebiete des Golfs und der von ihm aus leicht zugänglichen Uferlandschaften befinden sich jetzt russische Konsular-Agenturen. Demgegenüber haben wir ein einziges, dazu nur ehrenamtlich verwaltetes Konsulat in Bagdad!

Gegenwärtig ist der Zeitpunkt besonders günstig, um von deutscher Seite den Versuch zu machen, schon im voraus einen Anteil an dem Handel im Golf zu gewinnen und sich für den doch in nicht allzu langer Zeit zu erwartenden Fall der Vollendung der Eisenbahn mit festangeknüpften Beziehungen bereit zu halten. Bisher haben zwei englische Schiffahrts-Gesellschaften, die beide mit sehr grossem Kapital ausgerüstet sind, ein thatsächliches Frachten-Monopol für den Handel von dort nach Europa ausgeübt; sie waren entschlossen, jeder Konkurrenz von vornherein dadurch zu begegnen, dass sie den Nebenbuhler mit ihren Frachtsätzen dauernd so lange unterboten, bis er gezwungen war, den

Kampf aufzugeben. In diese Alleinherrschaft ist jetzt dadurch eine Bresche geschlagen, dass von russischer Seite eine staatlich subventionierte Linie: Odessa—Benderabbas—Buschir—Basra, ins Leben gerufen worden ist. Die erste Fahrt, während der ich selbst im Gebiet des Golfs weilte, ist freilich finanziell garnicht glänzend verlaufen, aber die Russen haben deswegen den Mut keineswegs sinken lassen, und da sie mit Hilfe ihrer Subvention der Unterbietungspraxis der Engländer mit gleichen Waffen begegnen können, so werden sie in nicht allzu langer Zeit doch wohl ohne Zweifel einen Anteil an der Einfuhr nach Süd-Persien und vielleicht sogar nach Basra erringen. Sobald hierüber Klarheit geschaffen ist, muss es eine unserer grossen Schiffahrts-Gesellschaften unternehmen, gleichfalls eine Linie nach dem Persischen Meerbusen ins Leben zu rufen. Den Russen wird das auf der einen Seite vielleicht nicht sehr angenehm sein, auf der anderen Seite müssen sie auch die Erwägung anstellen, dass sie unmöglich daran denken können, den ganzen oder auch nur einen sehr grossen Teil des Golfhandels den Engländern für sich allein abzujagen, und dass es sich gegen einen Nebenbuhler von der wirtschaftlichen Kraft und Erfahrenheit Englands zu zweien sehr viel besser kämpft, als einzeln. Wir haben es ja in jüngster Zeit zur Genüge an praktischen Beispielen erlebt, welch eine Initiative und weite Voraussicht den Direktionen unserer beiden grossen norddeutschen Reedereien innewohnt. Was in Siam und auf dem Yangtsekiang möglich war, das sollte doch auch im Golf seine Verwirklichung finden. Jetzt im geeigneten Moment davor zurückschrecken heisst eine Gelegenheit verpassen, die sich vielleicht nicht wieder bietet, heisst im voraus eine günstige Karte aus der Hand geben, die ihren grossen und vollen Wert einst mit Sicherheit erhalten muss, sobald erst die Bagdadbahn ihrer Vollendung entgegengeht. Ich habe mich zur Genüge durch ausführliche Erkundigungen und durch den Erwerb genauer kaufmännisch geführter Rechnungen während meines Aufenthalts in Persien davon überzeugt, dass selbst bis nach Teheran hin die über Buschir eingeführten Waren mit den russischen, über das Kaspische Meer und die neue Strasse von Rescht und Teheran kommenden Erzeugnissen konkurrieren können.

Wahrscheinlich als Gegenzug gegen die englischen Absichten auf Kuweit ist zu derselben Zeit, da der Konflikt zwischen der britischen und türkischen Regierung im Golf bekannt wurde, von russischer Seite die Mitteilung gemacht worden, dass der Bau der ostpersischen Bahn, und zwar zunächst der Teilstrecke von Aschabad nach Mesched, begonnen ist. Einige Monate, bevor ich in Buschir und Ispahan war, hatte eine zahlreiche russische Expedition, die unter der Firma eines zoologisch-botanischen Unternehmens ihre Arbeiten im östlichen Persien ausführte, die Eisenbahntrace zwischen Mesched und Bender—Abbas festgestellt. Ob und wie rasch diese geplante und angefangene Linie fortschreitet, hängt in erster Linie davon ab, welche finanziellen Hilfsquellen Russland in nächster Zeit für sich flüssig machen kann. Ohne Anleihen grossen Stils kann die ostpersische Bahn nur einen Schneckengang vorwärts gehen. Da wir aber schon vordem und jetzt nach dem Beginn der Bauarbeiten erst recht damit rechnen müssen, dass die Eingangspforte in den Golf bei Ormus in fremden Besitz kommt, so ist es doppelt geboten, wenigstens dafür mit aller Entschiedenheit zu sorgen, dass nicht auch der Umschlagsplatz für den Land- und Seeverkehr an einen unserer europäischen Nebenbuhler übergeht. **Kuweit muss türkisch bleiben!**

Bahnbauten in Persien.

Von Leopold Kersten.

In den Zeitungen ist kürzlich die Nachricht aufgetaucht, dass die russische Regierung den Befehl gegeben hat, mit dem Bahnbau von Aschabad an der transkaspischen Eisenbahn nach Meschhed sofort zu beginnen. Viele Vermessungsbeamte seien schon an der Arbeit gewesen, die Linie abzustecken. Es verlautet ferner, dass die russisch-persische Bank eine Zweigniederlassung in Meschhed eröffnen werde, um bei der Durchführung des Unternehmens finanzielle Hilfe zu leisten. Schwierigkeiten im Gelände sollen nur unmittelbar südlich von Aschabad zu überwinden sein. An Arbeitern soll es nicht fehlen. Die Strecke Aschabad—Meschhed ist nicht länger als 250 km.

Angesichts der Anstalten Russlands, endlich mit dem Bau von Bahnen in Persien Ernst zu machen, nachdem es schon viele Konzessionen erhalten hatte, ist es gewiss von Interesse, die mancherlei Projekte einer kurzen Betrachtung zu unterziehen.

Zunächst muss es für Russland darauf ankommen, durch eine Nord-Süd-Bahn den äusserst wichtigen Zugang zum Meere zu gewinnen. Als Endpunkt würden zwei persische Häfen in Frage kommen, Bender Buschir und Bender Abbas, welche entweder mit dem transkaukasischen oder dem transkaspischen Bahnnetz verbunden werden könnten.

So entsteht ein West- bezw. Ost-System.

I. Das West-System soll seinen Ausgang nehmen in Alexandropol an der Bahnlinie Tiflis—Kars, und über Eriwan—Dschulfa—Tabris—Hamadan entweder über Schuschter—Beibehan oder über Ispahan—Schiras nach Bender Buschir führen.

Die Gesamt-Länge dieser Strecke beträgt ca. 1600 bezw. 1800 km, davon auf russischem Boden 300 km.

Falls als Endpunkt Bender Abbas gewählt wird, so würde die Linienführung von Hamadan über Ispahan—Beschna oder mit dem Umweg nach Norden über das kommerziell wichtige Kerman in Frage kommen. Die Gesamtlänge dieser Strecke beträgt ca. 2000 bezw. 2200 km.

Die Strecke Alexandropol-Eriwan ist im Bau und soll noch in diesem Jahr eröffnet werden, während von Eriwan über Nachitschewan nach Dschulfa erst die Tracierungsarbeiten vollendet sind. Im Frühjahr 1900 teilten die „Turkestanskija Wjedomosti", das amtliche Blatt des Transkaspi-Gebietes, mit, dass die russische Regierung Tracierung und Bau der Linie Dschulfa—Tabris—Hamadan nach Bender Abbas in Angriff genommen habe. Der Bau werde unter Leitung von Generalstabsoffizieren mit Hilfe von Kosakenabteilungen ausgeführt werden und solle 1903 beendet sein. Es ist sehr fraglich, ob, selbst wenn die Arbeiten damals wirklich bereits begonnen haben, eine solche Leistung — 1700 km in 3 Jahren — bei den zweifellos zu überwindenden erheblichen Geländeschwierigkeiten zu erreichen ist. Allerdings sprechen auch die „Birshewija Wjedomosti" vom 2. August d. J. die Hoffnung aus, dass „der bereits begonnene Bahnbau von Transkaukasien durch ganz Persien bis Bender Buschir spätestens i. J. 1904 vollendet sein wird".

Im Zusammenhang mit diesem West-System stehen noch einige ausserdem aufgetauchte Projekte, welche sich teilweise auf bereits ausgeführte Voruntersuchungen stützen. So soll:

1. Choi in Nordwest-Persien durch Verbindung mit Tabris event. mit in das Netz eingefügt werden. Auch ist die Rede von einem Bahnbau von

2. Choi nach Urmia. Beide Orte sind nächst Tabris die wichtigsten Handelszentren der Provinz Aserbeidschan. Diese Strecke ist nach zuverlässigen Nachrichten bereits traciert.

3. Die Landeshauptstadt Teheran soll event. einerseits mit Baku durch eine Bahn Kaswim—Rescht—Enseli, andererseits entweder über Kum—Ispahan oder über Hamadan mit dem West-System verbunden werden, vielleicht sogar durch Weiterführung bis zum Tigris mit der deutsch-türkischen Baghdad-Bahn. Doch ist an eine einseitige Verbindung mit der Türkei ohne gleichzeitige Angliederung eines Hafens am persischen Golf wohl nicht zu denken, da dies nur die Stellung der Türkei stärken würde.

II. Das Ost-System sollte seinen Anfang in Aschabad oder Duschak an der Transkaspi-Bahn nehmen, zunächst den wichtigen Handelsplatz Meschhed berühren und dann über Kerman bei Bender Abbas den persischen Golf erreichen.



Die Gesamtlänge dieser Strecke beträgt ca. 1300 km, davon auf russischem Boden nur ca. 30 km.

Ausserdem besteht noch ein Nebenprojekt, die Linie weiter östlich, zum Teil auf afghanischem Boden, zu führen und als Ausgangspunkt Kuschki Post zu wählen, welches mit Merw an der Transkaspi-Bahn bereits durch Schienenweg verbunden ist. Die Bahn würde über Herat die teilweise sehr fruchtbare afghanisch-persische Grenzprovinz Seistan durchschneiden und über Kerman oder Regan nach Bender Abbas führen.

Länge der neu zu bauenden Strecke ca. 1200 km

Es erübrigt sich noch, auch auf die schon bestehenden Verkehrsverbindungen Persiens einen kurzen Blick zu werfen. Die einzige augenblicklich im Betrieb befindliche Eisenbahn verbindet Teheran mit dem Wallfahrtsort Schah-Abdul-Asim und ist ca. 10 km lang.

Der Zustand der Wege ist mit wenigen Ausnahmen ein nach europäischen Begriffen sehr schlechter, es sind eben fast alles mehr oder weniger benutzte und gut ausgestattete Karawanen-Strassen, für Wagenverkehr kaum zu brauchen.

Zwei gut fahrbare Strassen sind vorhanden:

Enseli—Rescht—Kaswim—Teheran—Kum und
Duschak—Meschhed.

Die wichtigsten Karawanenstrassen sind:

Teheran—Tabris,
Teheran—Baghdad,
Teheran—Meschhed—Herat,
Teheran—Ispahan—Schiras—Bender—Buschir mit der Abzweigung Ispahan—Schuschter,
Meschhed—Kerman—Bender Abbas.

Dass Russland thatsächlich auf der 8000 km langen Strecke von Konstantinopel nach Port Arthur einen Zugang zum Meere in südlicher Richtung braucht, wenn es nicht in einer Stellung als mehr innerasiatische Macht zurückgehalten und der Möglichkeit beraubt bleiben will, jederzeit in die Geschicke Asiens, vor allem in die früher oder später zu lösende Frage der Herrschaft über Indien, thatkräftig einzugreifen, ist nicht zu leugnen. Der russische Koloss leidet sowieso an dem Mangel genügender Berührungspunkte mit dem freien Meer. Da ist der Weg durch Persien der gegebene, seine Erschliessung nur eine Frage der Zeit. Daneben haben auch kommerzielle Gesichtspunkte grosse Wichtigkeit. Die Engländer versuchen ihrerseits, den Einfluss in Süd-Persien, welchen sie durch ihre Schiffahrt bereits besitzen, nun auch zu Lande weiter zu befestigen und betreiben zunächst den Bau der Bahn Quetta—Nuschki. Eine Fortführung derselben bis Kerman längs der schon begonnenen Telegraphenlinie Nuschki-Kerman und weiter über Koweit bis Port Said, wovon eine Stimme zu berichten wusste, würde den Engländern die gewaltige Perspektive ununterbrochener Schienenverbindung von Ägypten nach Indien eröffnen und liesse sich würdig den englischen Bahnbauten Kapstadt—Kairo und der Kairo—Mombassa-Bahn an die Seite stellen. Um diesem zu befürchtenden, strategisch wie kommerziell äusserst geschickten Schachzug zuvorzukommen, scheinen die Russen jetzt endlich zum Bahnbau schreiten zu wollen. Unter den jetzigen Verhältnissen ist die östliche Linienführung die vorteilhaftere. Sie ist die kürzeste und schneidet, am weitesten nach Indien vorgeschoben, die Engländer von West-Persien ab; schliesslich bietet sie, für den Fall eintretender Ver-

wickelungen, den Ausblick, aus Turkestan und auch aus dem Innern Russlands schnell grössere Truppenmassen an der persisch-afghanischen Grenze konzentrieren zu können, sobald nämlich die in vorderster Reihe der zu bauenden Bahnen stehende und bereits begonnene Linie Orenburg—Taschkent fertiggestellt ist. Die Russen würden alsdann die englische Stellung in Peschawar—Quetta flankieren und in der Lage sein, unter Vermeidung der schwer passierbaren und auf die englische Front stossenden Pässe des Pamir und Hindukusch durch das ebenere Süd-Afghanistan bezw. Balutschistan gegen Indien vorzugehen. Deshalb gilt es für Russland jetzt, in beschleunigtem Tempo mit dem Legen des Schienenweges vorwärts zu eilen; wer zuerst die Gegend von Kerman erreicht, hat das Rennen gewonnen.

Armenien.

Eine kulturhistorische Studie von Prof. Dr. H. Zimmerer-Ludwigshafen a. Rh.

(Fortsetzung).

Die P. P. Mechitaristen, die bald 1749 auch in Triest und 1810 in Wien ein grosses Kloster mit Druckerei begründeten, haben, ganz abgesehen von ihrer auf die Bildung der armenischen Nation gerichteten ausgebreiteten Thätigkeit, nicht nur eine grosse Zahl von Handschriften gesammelt und dadurch vor dem Untergang gerettet, sondern auch die Hauptwerke der altarmenischen Litteratur, vor allem die Bibel in kritischer Ausgabe durch den Druck allgemein zugänglich gemacht, armenische Grammatiken und Wörterbücher in verschiedenen, auch europäischen Sprachen publiziert, die armenische Altertumskunde, die politische und Litteraturgeschichte, die alte und neue Geographie in ausgezeichneten Werken bearbeitet, ja auch auf poetischem Gebiete Hervorragendes geleistet und durch ihre gesamte Thätigkeit den Boden geschaffen, auf dem eine armenische Philologie sich entwickeln konnte. Ihrem Beispiele folgten nicht nur die Armenier aller Länder, sondern auch die europäischen Gelehrten wandten sich in theologischem, historischem, geographischem und linguistischem Sinne ihren Studien zu und führten in dieselben den wissenschaftlichen Geist und die methodische Schulung ein, durch deren Mangel die gelehrten Bestrebungen so vieler Armenier ihr Ziel bisher mehr oder weniger verfehlt haben. Wir nennen unter diesen Gelehrten Europas nur Namen wie St. Martin, Langlois, Brosset, Dulaurier, Carrière, Nève, Prudhomme, Aucher, Vernier, de Lagarde, Meillet für Frankreich, Conybeare, Greene, Malcolm Mac Coll, Curzon, Creagh, Tozer für England, Lehmann, Belck, Jensen, Gelzer, Hübschmann, Lauer, Neumann, Vetter, v. Gutschmied, Hommel, Socin, Haxthausen, Petersen, Kiepert, Fr. Müller, Bugge, Petermann, Baumgartner und Marquart für Deutschland und die Schweiz, von den Wiener Mechitaristen Aidenean und Dashian. Die Mechitaristen, bei denen die ganze Elite der armenischen Jugend fortan studierte, übersetzten die Dichtungen des Homer, Vergil und Milton, die Schriften des Herodot, Thukydides, Xenophon, Plutarch, Demosthenes und Tacitus, die Werke Byrons, Schillers, Corneilles, Racines, Dantes, Alfieries und Tassos ins Armenische. Einer der hervorragendsten unter den Mechitaristen, P. Tschamtschian, verfasste nach den Urkunden eine grosse und vollständige Geschichte Armeniens. Der Mönch Arsen Bagratuni, einer ihrer besten Übersetzer, bereicherte die Litteratur mit einem Nationalepos Haigh, Leonces Alischan feierte in lebhafter Prosa und feurigen Versen die heroischen Erinnerungen und epischen Legenden der armenischen Geschichte und veröffentlichte weit ausgedehnte topographische und historische Studien über die (15) Provinzen Armeniens. Der Katalog der weltberühmten Druckerei von S. Lazaro in Venedig zählt von 1716—1898 auf 110 Seiten an 1000 Büchertitel meist in armenischer Sprache. Ihre Bibliothek in S. Lazaro gehört nach ihrem Reichtum an orientalischen Handschriften zu den bedeutendsten Europas. 1816 nahm die Kongregation den Titel Akademie an und ernannte auch Nichtkatholiken zu ihren Mitgliedern. Seit 1810 besitzen die Mechitaristen auch in Wien ein grosses Kloster, Kollegium, eine grosse Druckerei und Buchhandlung. Ein Zweigverein besteht in Moskau. Eine Skizze des Direktors Kalemkiar, als Festschrift aus Anlass des 50jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers Franz Josef I. 1898 erschienen, schildert in lebhaften Zügen die litterarisch-typographische und die ausserordentlich umfang- und segensreiche Thätigkeit des Ordens für die Bildung und Aufklärung seiner Landsleute, zwar im Sinne der römischen Kirche, aber immer mit Betonung des nationalen Idioms. Denn diesen besonderen, hohen und nachhaltigen Aufschwung erhielten die litterarischen Bestrebungen der frommen Väter und ihrer Schüler nur dadurch, dass sich dieselben anstatt des alten, schwerverständlichen und auch in der Aussprache verschiedenen Altarmenischen, d. h. der Kirchensprache, nunmehr des vom Volke gesprochenen Neuarmenischen bedienten. Diese Volkssprache, die in ihrer Entwickelung vielleicht bis ins 5. Jahrhundert zurückgeht, sicher aber schon im 12. und 13. Jahrhundert, beispielsweise in den Assisen von Antiochien, nachweisbar ist, verhält sich in ihrer Morphologie etwa ähnlich wie das Neugriechische zum Altgriechischen; beide gehen auf einen allgemein verbreiteten Dialekt, auf eine κοινή, zurück, nur mit dem Unterschied, dass sich die altgriechische Sprache viel reiner von fremden syrischen, persischen Einflüssen und Lehnwörtern freigehalten hat als das Altarmenische, während sowohl das Neugriechische als Neuarmenische vielfach die Spuren der jahrhundertelangen Sklaverei in slavischen, romanischen, türkischen und anderen Lehnwörtern an sich tragen, die freilich von den modernen Klassikern beiderseits unerbittlich ausgemerzt werden. Die Schüler, die aus dem Kollegium der Mechitaristen in Venedig und Wien hervorgingen, wandten sich nach Konstantinopel und schufen sich in der türkischen Hauptstadt ein Heim, wo die Notabeln ihrer Nation, um das armenische Patriarchat geschart, das dort Muhamed II. 1461 errichtet hatte, und an der Pforte mit verhältnismässig grossem Vertrauen behandelt, zu den reichsten und angesehensten Stellen der türkischen Verwaltung berufen, den Handel, die Finanzen und selbst die Industrie der ganzen Türkei beherrschten. Neben den Griechen und Juden bildete die armenische Bevölkerung überhaupt im ganzen türkischen Reiche während der drei letzten Jahrhunderte unter der lässigen Hand milder Sultane das treibende Element der Intelligenz. Aus diesem listenreichen Dasein und Berufe heraus mag der üble Ruf herstammen, der so oft die drei Rajahnationen wegen ihrer Skrupellosigkeit in Handel und

Wandel getroffen und geschändet hat. Der Armenier war der öffentliche Sänger und Musiker, ja er hat in gewissem Sinne die türkische Musik geschaffen und ausgebildet; er war Schauspieler und Komiker in dem, was man türkisches Theater nannte; er war Baumeister und Kunsthandwerker; die hauptsächlichsten Paläste und Moscheen Konstantinopels wurden von armenischen Architekten entworfen und ihren Handwerkern ausgeführt. Diese aufgeweckte und arbeitsame Bevölkerung von Künstlern, Kaufleuten, Wechslern, Krämern, Arbeitern und Lastträgern war also wohl vorbereitet, das plötzlich einströmende Licht der Freiheit und Aufklärung in ihrem Schosse aufzunehmen.

Während in Konstantinopel Dzerentz, Turian, Beschiktaschian, Tersian und viele andere die ersten herzvollen Töne armenischer Poesie anschlugen, ergossen im Kaukasus Abowian, der Freund Bodenstedts, und Rafael Patkanian unter dem Einfluss der deutschen Romantik ihre Empfindungen und Gedanken in Liedern. Auf dem armenischen Theater zu Konstantinopel erschienen die Dramen von Shakespeare, Schiller, Dumas, Hugo, Alfieri, Corneille und Originalstücke aus der armenischen Heldenzeit. Die französische romantische Schule, durchtränkt von dem Geiste des Jahres 1848, erzeugte in ihren armenischen Häuptern, Osganian, Roussignan, Odian, Dzerentz, einen Geist, der sich selbst schon gegen die eigenen Volksgenossen der „Amiras", d.h. der Notabeln und der Kirchlichgesinnten wandte. In Smyrna bildete sich unter der Führung Mamurians eine Übersetzerschule, die unter den Werken Hugos, Lamartines, Eugène Sues, der beiden Dumas, Walter Scotts, Goethes und Byrons reiche Ernte und Auslese hielt. Am meisten wirkten aber auf die Nation die Übersetzungen der Misérables Victor Hugos und der Juif Errant Eugène Sues, in denen sie ihr eigenes Bild erkannte. In Konstantinopel erhob die neue Schule besonders energisch ihr Haupt, Odian pflanzte das Banner des nationalen Gedankens auf, Baronian schrieb beissende Pamphlete, Demirdschibaschian verbreitete die Ideen Leopardis, Schopenhauers und Baudelaires in seinem Kreise, während brillante Redner, wie Berberian und Tscheras, Gelehrte, wie Karakaschian und der Wartabed Elisé Turian, mit der kritischen Geschichte Armeniens begannen. Sogar die Emanzipation der Frau fand in Madame Dussap ihre Verteidigerin, und Arpiar Arpiarian debutierte mit der sozialen Frage in der Türkei. Diese geistig revolutionäre Thätigkeit führte zur Gründung einer Reihe von Volks- und Mittelschulen, nicht nur in Konstantinopel, sondern auch in allen Provinzen des Reiches, in denen Armenier wohnten. Ihr Führer in Asien war der Katholikus Khrimian, der Bischof Sirvantzdiantz in den Klöstern von Edschmiadzin, Varak in Van, Jakub zu Jerusalem. Zu diesen Dichtern und Politikern gesellte sich noch ein mächtiger Bundesgenosse, besonders in Asien, das Volks- und Heldenlied, die Schar der ungenannten Rhapsoden, der Aschugs, ihrer Lieder, der Avetsch (von persisch avac Stimme) und der Sasantaren. (vgl. darüber A. Leist, Armenische Dichter. Dresden 1898.) Das Aufkommen dieser Troubadours, die auch persisch, türkisch und georgisch sangen, dieser armenischen Aschugs (vom arabischen aascheh verliebt) fällt in eine ferne Vergangenheit. Jedenfalls existierten diese Volkssänger schon im Mittelalter. Verbürgt ist die Thatsache, dass sie eine Zunft bildeten, die in Johannes dem Täufer, Surb karapet, dem hl. Vorläufer, ihren Schutzpatron verehrte und bei Musch in einer diesem Heiligen geweihten Kapelle nach langem Fasten und Beten die Weihe empfingen. In früheren Zeiten hielten die Sänger dort oft Wettkämpfe ab, zu denen sich aus allen Gegenden Armeniens eine zahlreiche Zuhörerschaft versammelte. Damals standen die Dichtersänger in hohem Ansehen, und beim gebildeten Volke galten sie und ihre Geliebten als Heilige. Darum sagt Rafael Patkanian (1830—1892), der Dichter aus der russisch-armenischen Kolonie Nachitschewan am Don, von dem Aschugen:

„Des Aschugen Zunge nur die Wahrheit spricht,
Blinkend Gold und Silber nicht sein reines Herz besticht,
Vor dem Freund und Feinde ist er aufrecht und schlicht,
Was er denkt und fühlt, verhehlt er nicht vor dem Hochgericht."

An ihre Stelle traten die Sasandaren oder wandernden Sänger, von denen in neuerer Zeit besonders Sajatnova in Tiflis (1712—1795) einen grossen Ruf erlebte.

„Ein Volk, das keine Dichter hat,
Im Herzen keine Liebe hat,
Ein Volk, das keine Liebe hat,
Nichts Gottverwandtes in sich hat,
Ein Volk, das nichts vom Himmel hat,
Auch keine guten Thaten hat,
Vom Menschen, der nichts Gutes that,
Die Welt auch keinen Nutzen hat."

In solchem Geiste, in solchen Formen sangen diese oft ganz ungebildeten, das heisst des Schreibens und Lesens unkundigen Sänger. Eine ganz besondere Pflege erlebte das Volks- und Heldenlied und das Volkssängertum in dem kriegerischen und immer freien Zeitun in Cilicien und in Sassun bei Marasch, auf welche beide Orte als die Herde der aufflammenden Revolution wir noch zurückkommen müssen.

Damit wenden wir uns nach Asien, wo wir die Wiege dieser Freiheitsbewegung erkennen werden, an einem Orte und unter Umständen, wo wir das Gegenteil hätten erwarten müssen. Im Jahre 1555 war Hocharmenien den Osmanen zugefallen, im 16. Jahrhundert erhielt Persien wieder den Osten, 1802 aber erwarb Russland den nördlichen Teil des Landes, Georgien. Der Friedensschluss von Adrianopel 1828 brachte ihm die Landstriche von Achalzich und Achalkalaki, der Krieg 1853—55 einen weiteren Teil Türkisch Armeniens, der Berliner Vertrag 1878 hat die Grenzen Russlands in Kleinasien abermals ins armenische Gebiet vorgeschoben. Heute ist das ehemalige, selbständige armenische Reich, ein zweites Polen, dreigeteilt, und zwar unter türkischer, persischer und russischer Herrschaft. In dem russischen Teile des Landes liegen die drei alten hochberühmten Klöster, Edschmiadzin, Haghpad und Sanahine. Als Armenien noch unter der Herrschaft der Perser stand, erhielten die Katholizi von Edschmiadzin schon schriftliche Botschaften von den Herrschern Russlands. Im Jahre 1768 teilte die Kaiserin Katharina II. dem Katholikus Simon durch ein kaiserliches Reskript mit, dass schon ihre Vorgänger auf dem Throne, Peter der Grosse und Katharina I., in den Jahren 1724 und 1726 durch eigenhändige Schreiben an den Katholikus die armenische Nation ihrer besonderen kaiserlichen Huld versichert hätten. Dieses System der Werbung setzten alle folgenden Zaren fort. In allen diesen kaiserlichen Schreiben wird der armenischen Nation, ihren Führern und Geistlichen die werkthätige Unterstützung ihrer Bestrebungen seitens Russlands in Aussicht gestellt, für den Fall, dass Armenien sich dem Protektorate Russlands unterwerfen werde. Besondere Förderung fanden die armenischen Emigranten und die Gesandten des Katholikus. In jener Epoche, Ende des 18. Jahrhunderts, warben auch die persischen Schahs und türkischen Sultane um die Gunst der Armenier, deren Katholizi übrigens auch mit den abendländischen Herrschern im Verkehre standen. Die Folge dieser Beziehungen gab Russland den Vorwand, um sich das Protektorat über Armenien nicht entwinden zu lassen, sich den armenischen Katholizi noch mehr zu nähern,

und die Kaiserin Katharina II. liess sich vom Erzbischof Josef Arguthianz, dem späteren Katholikus, sogar einen Vertrag 1768 ausarbeiten, laut welchem Russland versprach, das armenische Königreich herstellen helfen zu wollen, eine Nachricht, welche bei allen Armeniern die begeistertste Aufnahme fand und Russland in den darauf folgenden türkischen und persischen Kriegen die thatkräftigste Unterstützung der Armenier sicherte. Mit der Einverleibung Georgiens in Russland 1802 verstummen auch bald die Aussichten auf Verwirklichung der armenischen Träume. Josef Arguthianz wurde auf der Heimreise aus Russland, in Tiflis, plötzlich vom Tode ereilt, und mit ihm trug die armenische Nation in Edschmiadzin, der präsumtiven Residenz ihrer Herrscher, auch ihre schönsten Hoffnungen zu Grabe. Nichtsdestoweniger arbeitete Erzbischof Nerses von Aschtarak in der Folge im Sinne Arguthianz' weiter, und in glühender Verehrung für Russland, „den Befreier", leistete er diesem während des russisch-persischen Krieges grosse Dienste. Er organisierte ein armenisches Freikorps, legte Getreidelager für die russische Armee an. General Sibiatschin erliess 1827 eine Proklamation an die Armenier: „Eure Dienste werden belohnt werden, unter eigener Fahne werdet Ihr fortan kämpfen, und der Kaiser von Russland wird Euch Waffen geben, Euer Vaterland zu verteidigen und zu schützen etc." Aber als Russland Akalzich und Achalkalaki zu Georgien erwarb, 1828, als ein grosser Teil Armeniens den Persern und Türken von Russland entrissen worden war, verwies General Paskiewitsch den Erzbischof Nerses an den — Zaren. Als Nerses 1843 endlich als Katholikus in sein Vaterland heimkehren durfte, konnte er sich persönlich davon überzeugen, dass Russland seine Versprechungen, Armenien selbständig zu machen, nicht nur nicht eingehalten, sondern sogar die Privilegien der Nationalkirche angetastet und deren autonome Rechte geschmälert hatte. Der unglückiiche Patriot that als Katholikus sein Möglichstes, um die Aufhebung des Gesetzes für die Nationalkirche vom Jahre 1836, bekannt unter dem Namen Polojena, zu erlangen und wurde in seiner rastlosen Thätigvon der gesamten Nation, ja sogar von seinen Brüdern in Indien unterstützt. Im Februar 1857, als Nerses gerade mit einer Beschwerdeschrift an die christlichen Mächte beschäftigt war, starb er, die Feder in der Hand, die so lange für die Rechte der Glaubensbrüder gekämpft hatte. Russland aber schritt, wie anderwärts, unbeirrt in der Folge auf der Bahn der Russifizierung fort, ein Privilegium nach dem andern vernichtend. Das Araratiangebiet wurde zur russischen Provinz und sogar dessen Ortsbenennungen fielen der Russifizierung zum Opfer. Edschmiadzin, das mit 30 Dörfern selbst unter persischer Herrschaft eine eigene Verwaltung gehabt hatte, wurde durch russische Natschalniks regiert, die Katholikate von Agvank und Sünik beseitigt, die von den Armeniern gehaltenen Elementarschulen geschlossen, der Unterricht in der armenischen Sprache an den staatlichen Anstalten aufgehoben, der Religionsunterricht an Armenier hatte in russischer Sprache zu erfolgen, der Geschichtsunterricht über Armenien sollte sistiert sein, die Armenier Russlands unterlagen der russischen Wehrpflicht. Der von der Nation gewählte Katholikus Mel Muradian 1888 wurde nicht bestätigt. Für die russische Regierung waren diese Massnahmen einfach Konsequenzen der Einverleibung Armeniens in den russischen Staatskörper, der im Prinzip nur eine Kirche und eine Sprache duldet. Für die armenischen Patrioten waren es ebensoviele Gründe der Auflehnung; zahlreiche Komitees bildeten sich im geheimen, die nicht selten mit den Nihilisten in Verbindung standen. Zunächst kam die Unzufriedenheit über die maasslose Enttäuschung in der Litteratur zum Ausbruch. Die modern gebildeten Armenier wollten von dem geduldigen, gefügigen Mönchstum ihrer Nation nichts mehr wissen, und einer ihrer feurigsten Freiheitsapostel, Raffi, bricht in seinem Roman Dschelaleddin laut in die Klage aus: „O Väter und Ahnen, ich segne nicht Euer Andenken. Wenn an Stelle der Klöster, die unser Land überschwemmen, Ihr Festungen gebaut, wenn Ihr an Stelle der Kreuze und heiligen Gefässe Waffen gekauft, wenn Ihr dem Weihrauch, der unsere Kirchen durchzieht, den Pulverdampf vorgezogen hättet, wäre unser Land jetzt frei und glücklich." Ähnliche, wenn auch mildere Töne schlug Krikor Arzruni in Tiflis an, der 1879 noch einen friedlichen Ausgleich gemäss dem armenischen Volkscharakter für möglich hielt: „Vielleicht ist es den Armeniern gegönnt, das noch in unserem aufgeklärten Zeitalter geltende moralische Prinzip durch ihr Betragen umzustossen, welches Grundsatz und Devise der civilisierten Welt in Europa ist und heisst: „Je m'insurge, donc je suis", „ich erhebe mich, folglich bin ich!" Er fährt aber fort: „Man muss zugeben, dass der Armenier von jeher bewiesen hat, seine Hand sei, im Falle es erheischt würde, wenn es sich um die Verteidigung des Glaubens oder um die christliche Treue in den Reihen der Krieger eines jedesmaligen Herrschers handelte, ebenso geschickt und kräftig, das Schwert zu führen, als die Schaufel, den Hammer und den Pflug." Während das gedrückte, arbeitsame und friedliche Volk der Bauern in Türkisch Armenien noch stumpfsinnig die Quälereien und Raubzüge der Kurden und Tscherkessen ertrug, hatte in Russland Abovian schon 1840 in seinem Romane „Die Wunden Armeniens" (les plaies de l'Arménie) die Leiden seines Volkes mit abschreckendem Realismus blossgelegt, Nalbandian schenkte der Nation das Freiheitslied, das, ähnlich der griechischen Hymne von 1821, das Volk bis ins Innerste erschütterte:

„Lass über meinem Haupte brüllen
Pulver, Feuer, Eisen,
Lass in meinem Fleische wühlen,
Dem Feinde will ich Mut beweisen.
Bis zum Tode, bis zum Schragen,
Bis zum Schreckensmarterpfahl
Werd' ich rufen, werd' ich sagen:
Freiheit, Freiheit überall!"

Arzruni gab diesem Liede und seiner Idee Flügel in seinem Journale „Mschak", Aghaian, Kerope, Patkanian, Emin unterstützten ihn mit ihren Beiträgen, Arparian, Schahnasar, Paschalian, Zohrab, Sevadjian, Hrant in Konstantinopel trugen wie in den Hauptstädten Europas, besonders aber in Genf, Paris und London durch Bildung von Komitees und Zeitungen den Zündstoff nationaler Begeisterung in die gebildeten Kreise Armeniens, besonders aber waren es die Dichter Kamarkatiba und Raffi, die das Evangelium der Gewalt verkündeten.

Ehe wir aber die blutigen Ereignisse, die nach dem Frieden von S. Stefano und dem Berliner Kongress geschahen, zu schildern versuchen, müssen wir noch einer geistlich-politischen Bewegung gedenken, die das armenische Volk in seinen Tiefen aufregte und es durch inneren Streit und Zwist zur Einigkeit, d. h. zum Bewusstsein seiner nationalen Geschlossenheit gegenüber seiner kirchlichen Spaltung brachte. Es waren dies die Kämpfe der orthodoxen, gregorianischen Kirche mit den Römisch-Unierten und den Protestanten unter ihren eigenen Landsleuten. Wir können auf diese in ihren Folgen wichtigen Dinge hier nicht näher eingehen, weil sie uns zu weit führen würden, und weil wir uns ihre Erörterung an anderer Stelle vorbehalten

haben. Die mit dem römischen Stuhle unierten Armenier haben sich seit der Zeit der Kreuzzüge und der Unitoren erhalten und allmählich, wenn auch nicht stark, vermehrt. Eine Reihe Katholizi sowohl von Sis wie Edschmiadzin traten mit Rom in Verkehr; ihre Ergebenheitserklärungen sind mehrfach von zweifelhafter Echtheit und sicher von zweifelhafter Aufrichtigkeit gewesen. Jedenfalls blieben Geistlichkeit und Volk stark antirömisch. 1562 schickte der Katholikus Michael von Edschmiadzin einen Gesandten Abgar nach Rom zu Papst Pius IV. Dieser liess in Rom eine armenische Druckerei errichten, in welcher 1567 zuerst die Psalmen und dann andere Werke gedruckt wurden. Pius V. schenkte ihnen die Kirche zur hl. Maria Aegyptiaca, seit Urban VIII. wurden die armenischen Zöglinge dem grossen Kollegium der Propaganda fides überwiesen. Zu derselben Zeit, wo durch die Gründung des Mechitaristenordens die Gemeinschaft der unierten Armenier einen so grossartigen Aufschwung nahm, wurde auch ein wirklich mit Rom in Gemeinschaft stehender Katholikat errichtet. Abraham, seit 1710 römisch-armenischer Bischof von Aleppo, gründete im Libanon das Kloster von Keram, dem er die Regel des hl. Antonius gab. 1740 zum römischen Patriarchen von Sis geweiht, verlegte er infolge der Verfolgungen von seiten der altgläubigen Gregorianer seine Residenz in den Libanon. Von 1740—1866 haben 8 Patriarchen den Titularthron von Sis mit der Residenz in Bezumar im Libanon innegehabt; ihre Obödienz erstreckte sich auf Cilicien und Syrien. Dagegen standen die unierten Armenier von Konstantinopel und Kleinasien unter der Obödienz des apostolischen, römischen Delegaten in der Hauptstadt. In weltlicher Beziehung jedoch waren sie dem altgläubigen Patriarchen von Konstantinopel untergeordnet. Das führte zu allerlei Unzuträglichkeiten, und 1827 und 1828 kam es zu einer harten und grausamen Verfolgung der katholischen Armenier in Konstantinopel. Infolgedessen wanderten viele Armenier besonders nach Livorno aus, wo sie eine Kirche gründeten.

Intriguen der auf den wachsenden Einfluss der Schwestersekte neidischen, monophysitischen Geistlichkeit und der dieser Konfession angehörigen Saraf, Bankiers und Wechsler, bewirkten einen Ausweisungsbefehl Sultan Mahmuds gegen diese „staatsverräterische“, weil dem Papst in Rom gehorchende Konfession. Gegen 12000 Seelen, darunter 42 Geistliche, wurden aus Konstantinopel vertrieben, gegen 400 Greise, Weiber und Kinder sollen auf dem Wege nach ihrer Heimat, Angora, dem Hunger und der Kälte erlegen sein. Viele nahmen den Islam an, um sich der drückenden Massregel zu entziehen. Nach dem russisch-türkischen Kriege erwirkte der Botschafter Frankreichs, der Schutzmacht der Katholiken im Orient, trotz des Widerspruchs von seiten Russlands, 1831, den Armeno-Katholiken eine Autonomie, d. h. gleiche Rechte wie den übrigen Armeniern. Sie erhielten endlich einen Vekil, d. i. Vertreter ihres Millet, d. i. Nation, als Vermittler zwischen ihnen und der Pforte, 1835 einen Patriarchen, dessen Jurisdiktion auch über die Melchiten und Chaldäer ausgedehnt wurde. Die rein geistliche Gewalt aber wurde einem besonderen Prälaten als Primas und Erzbischof übertragen, welcher direkt vom Papste abhing. Natürlich führte gerade dieser Ausweg gegenüber dem als Souverän von der Pforte gefürchteten Papste zu neuen Misshelligkeiten. Auf Wunsch der katholischen Armenier verlegte Papst Pius IX. 1867 mit der Bulle „Reversurus“ den Sitz des Primats von Bezumar nach Konstantinopel, annullierte das Patriarchat von Cilicien und übertrug dem Anton Hassun Petrus IX. von Konstantinopel allein mit dem Pallium den Primat. Aber eine Synode in Konstantinopel 1869 erkannte die Bulle „Reversurus“ nicht an, weil sie die bisherigen Freiheiten der armenisch-unierten Kirche stark beschränkte. Von neuem begannen die Streitigkeiten, ja selbst Angriffe auf katholische Kirchen und Spitäler mit Hilfe türkischer Soldaten. 1870 bei Anlass des vatikanischen Konzils sagten sich die geistig hervorragendsten Männer unter den Unierten, sämtliche Antonianer, die meisten Mechitaristen völlig von Rom los und erwählten Kupelian zu ihrem Patriarchen. Erst im Jahre 1879 erfolgte seine Versöhnung und Unterwerfung. Leo XIII. errichtete den Armeniern in Rom ein besonderes Kollegium, das des hl. Nicolao da Tolentino. In einer Encyklika vom 25. Juli 1888 wurde ihnen feierlich die Erhaltung der armenischen Sprache und Liturgie für den Gottesdienst gewährleistet. Gegenwärtiger Sitz des Patriarchen von Cilicien ist Konstantinopel. Das nationale Prinzip hatte wiederum gesiegt.

Die Bildung evangelischer Gemeinden unter den Armeniern ist eine Frucht der neuesten Zeit, hervorgegangen zunächst aus der Verbreitung der altarmenischen Bibelübersetzung durch die russische und englische Bibelgesellschaft; während dadurch auf die Geistlichkeit eingewirkt wurde, hat die englische Bibelgesellschaft durch neuarmenische und türkische Übersetzungen auch allen Laien die heilige Schrift zugänglich zu machen gesucht. Seit 1831 wirkten die Abgesandten des amerikanischen Board erst in der Hauptstadt, dann in den Provinzen des türkischen Reiches. Anfangs freundlich aufgenommen, gerieten sie schon 1839 mit der hohen Geistlichkeit in Konflikt, und 1844 verhängte der Patriarch Matteos die Exkommunikation über die Evangelischen. Seit 1850 haben sie, wie die anderen Kirchengemeinschaften, einen eigenen Civilchef und damit die bürgerliche Unabhängigkeit erlangt. Seitdem hat die Mission vielfache Erfolge zu verzeichnen. Freilich macht sich auch wieder das Bestreben nach Absonderung geltend, und eine Untersuchungsreise des amerikanischen Board ergab 1883, dass viele Armenier die Trennung von der Mutterkirche bedauerten. Man darf dabei eben nicht vergessen, dass bei den Armeniern das religiöse und das nationale Element unauflöslich verquickt sind. Alle Armenier wollen im Grunde nur den Glauben bekennen, den Gregor der Erleuchter verkündet hat . . . Die Geschichte des armenischen Protestantismus ist zugleich seine Leidensgeschichte. Schon 1760 hatte der Priester Debaschi in Konstantinopel mit schonungsloser Hand die Geissel über die Priester und Bischöfe seines Volkes geschwungen, denen er ihren Widerspruch zwischen ihrer Lehre und ihrem Leben vorwarf, und über das Volk, dessen sinnlosen Aberglauben er aufdeckte. Das positiv aufbauende Element brachten erst die beiden, bereits genannten, ihre Vorposten in alle Welt entsendenden Bibelgesellschaften und die Missionsgesellschaft. 1813 und 1815 wurde die altarmenische Bibel in vielen Tausenden von Exemplaren verbreitet, ihnen folgten die Mechitaristen 1818 und 1823 mit ihrer Bibel; die russische Bibelgesellschaft druckte 1822 das Neue Testament mit armenischen Lettern in türkischer Sprache. Als aber 1823 die britische Gesellschaft es in vulgärarmenischer Sprache herausgab, verweigerte der Patriarch in Konstantinopel entschieden die Approbation. Inzwischen war die Basler Missionsgesellschaft auf dem Plane erschienen, während gleichzeitig 1822 die amerikanischen Kongregationisten ihr heilsames Werk begannen. Beide gingen von dem Grundsatze aus, dass nicht eine eigentliche Missionsarbeit, sondern die Wiederbelebung der erstorbenen alten Kirche durch Gottes Wort, also auch nicht deren Be-

kehrung oder Überführung zu einer der bereits bestehenden Kirchen des Abendlandes ihre Aufgabe sei, und dass darum die Übersetzung, die Erklärung und die Einführung in das Verständnis der Bibel die Mittel seien, durch welche man mündlich und schriftlich in der Schule und bei der Predigt diese Erfolge erreichen müssen. Der Schreiber dieser Zeilen hat sich in wochenlangem Aufenthalte bei den Amerikanern von Talas bei Kaisarieh (Caesarea Mazaka) von dem segensreichen Wirken dieser Art von Mission überzeugen können. Ihre Hilfe in Krankheit, Sorge und Hungersnot hat immer den Unterschied der Rassen und Konfessionen ignoriert. Viele Tausende von Armeniern, Griechen, Syrern, Jakobiten und anderen Christen — die Mohamedaner wurden mit wenigen Ausnahmen durch ihre Behörden daran gehindert — haben ihre Erziehung in diesen protestantischen Schulen erhalten, ohne die Verbindung mit ihrer Kirche aufzugeben. Aber nichtsdestoweniger war der Einfluss auf diese Schüler und Schülerinnen ein grosser, sowohl durch die persönliche Berührung als durch den Unterricht. Und gerade der Umstand, dass man ihre konfessionelle Eigenart mit ungezwungener Ehrlichkeit achtete, hat alle anderen Rassen allmählich zu höherem Aufschwung und edlerem Streben aufgerüttelt. Ein ausgesprochener Wunsch nach kulturellem und religiösem Fortschritt war in allen Schichten der Bevölkerung spürbar, und dass man diesen wirtschaftlichen und geisten Fortschritt grösstenteils den fremden Missionaren verdankte, gaben alle zu, die Christen und die Armenier insbesondere, mit dankbarem Sinn. Freilich habe ich selbst von manchem türkischen Beamten die Ansicht gehört, dass die Missionare nur den Samen der Revolution ausstreuten, und die Griechen bemerkten mir oft spöttisch, das Werk der Missionare sei nichts anderes als das Streben, Christen zu — Christen zu machen. Deshalb waren auch die Schwierigkeiten gross, welche die Protestanten in Persien, in Russland und in der Türkei zu überwinden hatten. Die Intoleranz der hohen armenischen Geistlichkeit, die Schikanen der russischen Regierung und die von beiden aufgehetzte Hohe Pforte drückten gleichmässig auf die reformatorische Bewegung unter den Armeniern.

(Schluss folgt.)

Kohlenstationen und die Farisan-Inseln.

Von Kontre-Admiral z. D. M. Plüddemann.

England hat sich nicht damit begnügt, sich eine unvergleichliche Flotte zu schaffen, sondern es hat auch dafür gesorgt, dass dieselbe überall in der Welt die weitestgehende Unterstützung durch Kolonien, befestigte Häfen, Kohlen-, Ausrüstungsplätze und Seekabel findet, und so verdankt es der Ausdehnung seines Kolonialbesitzes und der grossen Zahl seiner sonstigen Besitzungen an Inseln und Küstenpunkten, dass es wenige Punkte auf der Erde sind, welche ein englisches Schiff nicht erreichen könnte, ohne dass es gezwungen wäre, unterwegs einen nicht englischen Kohlenplatz anzulaufen. Frankreich ist, so weit es vermochte, dem englischen Beispiel gefolgt. Wie steht es mit Deutschland? Die deutschen Kolonieen, welche als Etappen und Ziele bei kriegerischen Operationen in Betracht kämen, liegen in folgenden Entfernungen von Wilhelmshaven:

	Seemeilen		Seemeilen
Togo	4 300	Ostafrika	6 700
Kamerun . . .	4 800	Kiautschou . . .	11 400
Swakopmund .	5 800		

Eine Anzahl unserer neueren Linienschiffe und Kleinen Kreuzer kann mit ihrem Aktionsradius, von 5000 Seemeilen Togo und allenfalls Kamerun erreichen, von den grossen Kreuzern können es hoffentlich auch die allerneuesten Panzerkreuzer; keines unserer Schiffe kann, ohne Kohlen aufzufüllen, Ostafrika erreichen.

Wenn das Deutsche Reich auch nur unbedeutenden Landbesitz — genauer: gepachtetes Land — in Asien hat, so sind doch seine Handelsinteressen und die Beziehungen seiner Industrie in Ostasien derartige, dass sie bei weitem diejenigen in den afrikanischen Kolonieen überragen; wenn irgendwo, so werden dereinst in Ostasien überseeische Interessen zu schützen sein.

Auf dem ganzen 11 400 Seemeilen langen Wege zwischen Deutschland und dem Kiautschougebiet existiert kein Hafen, über den das Deutsche Reich unbedingt verfügen kann. Wollte man den entstehenden Umweg mit in den Kauf nehmen, so könnte man den Weg nach Tsintau in zwei Teilstrecken zerlegen, und zwar in: Deutschland — Ostafrika 6700 und Ostafrika — Tsintau 6750 Seemeilen. Dasjenige deutsche Kriegsschiff, welches den grössten Aktionsradius besitzt, nämlich die Gefion mit 6500 Seemeilen, wäre danach nicht im stande, eine dieser Strecken abzulaufen, ohne inzwischen seinen Kohlenvorrat aufzufüllen. Es ist nun nicht zu bestreiten, dass die Schiffe so viel grösser gebaut werden könnten, dass sie für einige Tausend Seemeilen mehr Brennmaterial einnehmen könnten; für einige Tausend müsste es aber sein, denn jedes Schiff muss unbedingt eine nicht unbedeutende Reserve an Kohlen besitzen, da nicht allein das Wetter, Kesselleckagen und Maschinenhavarieen die beste oder ökonomische Ausnutzung des Feuerungsmaterials verhindern könnten, sondern auch die Wechselfälle des Krieges ein Abweichen vom kürzesten Wege, ein zeitweiliges Stillliegen, das Aufnehmen einer grösseren Geschwindigkeit u. s. w. bedingen können. Alle genannten Umstände verursachen einen Mehrverbrauch an Kohlen über den Betrag hinaus, der für die rationelle Reisefahrt, welche der Berechnung der grössten zurücklegbaren Entfernung zu Grunde gelegt ist, nötig wäre. Man muss berücksichtigen, dass für eine Reisefahrt eine durchschnittliche Geschwindigkeit von etwa 10 Seemeilen die Stunde anzunehmen ist, dass aber mit zunehmender Geschwindigkeit der Kohlenverbrauch stärker als in quadratischem Verhältnis wächst. Ein Schiff, welches mit einer Fahrt von 10 Seemeilen 5000 Seemeilen zurücklegen kann, hat bei einer Fahrt von 20 Seemeilen in der Stunde bereits nach etwa 2000 Seemeilen seinen Kohlenvorrat erschöpft. Nun wird ja wohl das Deutsche Reich kaum je gänzlich isolirt dastehen, und die Häfen seiner Verbündeten werden ihm stets offen sein, sodass also z. B. Massaua in der italienischen Kolonie Erythrea als Kohlenplatz auch für deutsche Schiffe dienen könnte. Aber die politischen Verhältnisse verändern sich, und wer heute unser Verbündeter oder Freund ist, kann in einigen Jahren unser Gegner sein; die Verteidigungsmittel eines Staats dürfen nicht nur die gerade herrschenden Verhältnisse berücksichtigen, da schnelle Veränderungen in der Weltlage in den meisten Fällen nicht mehr die Zeit für die Einrichtung oder Umänderung von Verteidigungsmitteln ge-

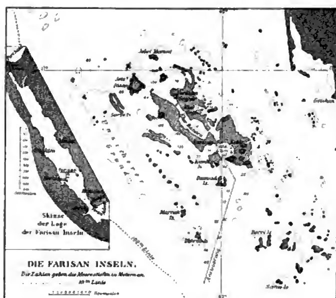
währen. Will Deutschland auf alle Fälle gerüstet sein, seine Interessen im fernen Osten mit bewaffneter Hand zu schützen, will es seinen Handelsverbindungen dorthin den Lebensnerv sichern, so muss es Kohlenplätze haben, über welche es allein zu verfügen hat. Fehlen die Kohlenplätze und versagen die Verbündeten und solche Freunde, auf deren wohlwollende Neutralität man vielleicht rechnen könnte, so bleibt nur übrig, den Schiffen ein ausserordentlich grosses Kohlenfassungsvermögen zu geben oder Kohlendampfer auszusenden, welche an bestimmten Rendezvousplätzen ihre Kohlen auf die Kriegs- und Handelsschiffe überladen. Massnahmen der erstgenannten Art würden den Bau der Kriegsschiffe verteuern, ohne ihre Gefechtsleistung zu erhöhen, und sie der sonstigen Vorteile eines solchen Platzes, des Empfangs von Nachrichten, der Möglichkeit, sich zu erholen u. s. w. berauben. Das zweite ist ein sehr unbequemes Auskunftsmittel; Zeitdispositionen auf Wochen voraus sind besonders in unruhigen Zeiten recht unsicher, und das Nehmen von Kohlen von Schiff zu Schiff eine ganz vom Wetter abhängige, oft unausführbare, jederzeit aber sehr zeitraubende Arbeit. Wer frei von lähmenden Fesseln operieren will, muss längs seiner Operationsstrecke über Kohlenplätze selbständig verfügen. Solche zu erwerben ist allerdings heutigen Tages recht schwer. Fast alles, was irgendwie brauchbar ist oder in absehbarer Zeit werden könnte, ist von den Staaten, die früher zur Stelle waren als das Deutsche Reich, vorweg genommen worden. Umsomehr hat das Deutsche Reich nunmehr Veranlassung, Ausschau zu halten und energisch dahin zu streben, dass, wo sich einmal eine Gelegenheit bietet, einen eigenen Kohlenplatz zu gewinnen, alle Hebel zur Gewinnung desselben angesetzt werden.

Eine solche Gelegenheit scheint sich auf der unter türkischer Oberhoheit stehenden im Roten Meere gelegenen kleinen Farisan-Inselgruppe gefunden zu haben. Es ist nicht Zweck dieser Zeilen, die Umstände, unter denen die Anlegung eines kleinen Kohlenlagerplatzes vor etwa Jahresfrist stattgefunden hat, oder den Standpunkt der augenblicklichen Verhandlungen zwischen den verschiedenen deutschen Behörden und der Stellungnahme des Auslands einer Besprechung zu unterziehen, sondern es gilt nur, die Frage zu erörtern, ob die Erwerbung einer Kohlenstation in der dortigen Gegend überhaupt erwünscht sei, und ob die Farisan-Inseln im besonderen hierzu geeignet seien.

Die Inseln liegen von Wilhelmshaven etwa 4600, von Ostafrika 2100 Seemeilen entfernt. Durch ihre Besetzung liesse es sich also erreichen, dass mit den italienischen Kohlenstationen auf der Fahrt nach Ostasien nicht mehr unbedingt gerechnet zu werden braucht, und die hier gewonnenen 4600 Seemeilen würden ebenso dem noch längeren Wege nach Ostasien zugute kommen. Die Kohlenstation darf übrigens nicht viel entfernter von den deutschen Küsten ausgewählt werden, es sei denn, dass das deutsche Reich sich noch einen Stützpunkt im Mittelmeer erwürbe; denn ein Kohlenvorrat für 5000 Seemeilen würde, wie vorher gezeigt, nur gerade genügen, um mit Sicherheit eine Reise von 4600 Seemeilen Länge anzutreten.

Da für die Gewinnung eines eigenen Kohlenplatzes im Mittelmeer wenig Aussicht vorhanden ist, so muss schon die Gegend um Farisan mit Rücksicht auf die Entfernung von Deutschland eine günstige genannt werden.

Was die Geeignetheit der Inseln selbst betrifft, so muss zunächst hervorgehoben werden, dass es sich durchaus nicht um die Inselgruppe, nicht einmal um eine Hauptinsel, sondern zuvörderst nur um die kleine im Süden liegende Kumh-Insel handelt, welche der Tibta-Bay vorgelagert ist. Es ist begreiflich, dass die deutsche Regierung zögert, hier ein Definitivum zu schaffen und sich umschaut, ob nicht doch noch etwas Besseres in der Nähe zu finden sei, denn die Insel Kumh ist kahl und wasserlos, und die Tibta-Bay ist vier Seemeilen nach allen Richtungen breit, so dass in derselben bereits bei mässiger Briese ein Seegang entstehen kann, welcher, den Schiffen allerdings ungefährlich, doch das Löschen und Laden von Kohlen recht unbequem machen kann. Im übrigen liegt der Platz aber wenig ausserhalb des Dampferwegs das Rote Meer hinab, und die Zufahrten, von denen eine von Nord-Westen längs der Insel Farisan-Kebir, eine andere von Süden her heranführt, erscheinen verhältnismässig klar, und wenn auch den jetzt existierenden Seekarten nicht unbedingt zu trauen ist, so würde wahrscheinlich eine genaue Vermessung und die Errichtung und Auslegung von Seezeichen die Einsegelung absolut gefahrlos gestalten. Die südliche Zufahrt ist bereits von unseren Schiffen provisorisch vermessen. Sie hat zur Entdeckung einiger flachen Stellen nordöstlich der Insel Dohrab und zur Errichtung einer Ansegelungsbake auf dieser Insel und Auslegung einiger Fahrwassertonnen zwischen ihr und der Dumsuk-Insel, südlich von Kumh, geführt. Die Thatsache, dass S. M. S. Gefion zur Revision des Kohlenlagers und der Fahrwasserverhältnisse auf dem genannten Wege nach Kumh gelangt ist, spricht für die Brauchbarkeit desselben. Die nordwestliche Einfahrt scheint ebenso einfach zu sein.



DIE FARISAN INSELN.
Die Zahlen geben die Meerestiefen in Metern an.

Inwieweit andere Punkte der Inselgruppe für Errichtung einer Kohlenstation in Betracht gezogen werden könnten, entzieht sich zur Zeit noch der Erörterung. Eine nähere Untersuchung würde vielleicht geeignetere Plätze ausfindig machen. Einen scheinbar idealen Hafen besitzt die nördlichere Insel Farisan-Seghir an ihrer Ostseite im Khor Seghir. Dieses ganz geschlossene, durch einen tiefen Einfahrtskanal mit dem offenen Meere in Verbindung stehende Becken hat nur einen Durchmesser von etwa zwei Seemeilen und liegt neben einem Gehölz von Dattelpalmen, in welchem frisches Wasser ausdrücklich auf der Seekarte vermerkt ist. Allerdings liegt die Bucht weiter ab von der grossen Schiffahrtsstrasse.

Auch ausserhalb der Farisan-Gruppe mag es noch bessere Plätze geben, doch muss man sich erinnern, dass der an der

afrikanischen Küste des Roten Meeres den Inseln gegenüberliegende Küstenstrich mit den daran liegenden Inseln bereits Italien gehört, dass die nördlicheren Küstenstriche ägyptisches Gebiet sind, und dass die von Farisan südlich liegenden Inseln von Camaran im Besitz der Engländer sind, während Punkte des Festlands von Arabien Sicherheit gegen die, auch der türkischen Regierung gegenüber wenig botmässige, räuberische Bevölkerung nur bieten, wenn sie befestigt und militärisch stark besetzt sind.

Dass das Deutsche Reich, soll es von seinen überseeischen Unternehmungen und den zu ihrem Schutze zu verwendenden Seestreitmitteln in unruhigen Zeiten den erwarteten Nutzen ziehen, eigene Kohlenstationen haben muss, ist schwerlich zu bestreiten. Hat es nicht Gelegenheit, solche zu erwerben, welche absolut gut sind, so darf es trotzdem nicht zu lange warten, relativ brauchbare anzulegen, sollen nicht auch diese in die Hände kräftiger Besitzer übergehen. Wir werden auch noch weiterhin unsere Etappenstrassen ausbauen müssen und werden damit nur thun, was andere vor uns gethan haben, ohne dass wir damit eine Spitze gegen sie richten. Ausgeschlossen ist überhaupt bei diesem Gedankengange ein Hinblick auf mögliche kriegerische Verwickelungen mit England. Dieses würde kein feindliches Schiff durch den Suezkanal lassen, und damit wären alle Etappen im Verfolg dieses Seewegs überflüssig. In allen anderen Fällen ist aber der Besitz von eigenen Kohlenplätzen wünschenswert, oft gar notwendig.

Abdur-Rahman, Emir von Afghanistan.

Die zahlreichen Betrachtungen, welche der Tod Abdur-Rahmans, des Emirs von Afghanistan, in der gesamten politischen Presse Europas veranlasst hat, lassen sehr wohl erkennen, wie man sich in den massgebenden Kreisen bewusst ist, dass dieser Fürst eine eigenartige und bedeutende Persönlichkeit war. Die oberflächliche Betrachtung der Tagespresse hat indessen diese Bedeutung allem Anscheine nach in erster Linie darin gesehen, dass der Emir, als der Herrscher des zwischen Russland und England bestehenden Puffer-Staates, es durch eine mehr oder minder gewandte Politik verstanden hat, die Begehrlichkeit dieser beiden Mächte im Schach zu halten und durch geschickte Ausnutzung der auf beiden Seiten bestehenden Eifersucht seine Selbständigkeit zu behaupten. Zieht man allerdings in Betracht, dass Afghanistan derjenige Punkt ist, an welchem die englische Weltmacht am leichtesten und verhängnisvollsten getroffen werden kann — schon Napoleon I. hatte dies erkannt — so ergiebt sich schon aus diesem Umstande für Land und Leute jener Gegenden eine gewisse Bedeutung. Diese Bedeutung nimmt ab und wächst offenbar je nach dem Masse politischer Klugheit und Berechnung, welches seine Herrscher besitzen, und mit der grösseren oder geringeren Festigkeit, welche dem afghanischen Staatskörper innewohnt. Prüft man das Emirat von diesem Gesichtspunkt aus, so wird man finden, dass der verstorbene Emir sich nicht mit dem Einflusse begnügt hat, den ihm die geographische und politische Lage seines Landes zuwies, sondern dass er weit darüber hinaus Aspirationen verfolgt hat, die geeignet erscheinen, über den Kreis der direkt dadurch betroffenen Regierungen hinaus Aufmerksamkeit zu erregen.

Emir Abdur-Rahman hat bekanntlich kurz vor seinem Tode unter dem Titel „The Life of Abdur-Rahman, Amir of Afghanistan“ bei John Murray in London ein zweibändiges Memoirenwerk in englischer Sprache erscheinen lassen, dessen aufmerksames Studium noch heute allen denjenigen empfohlen werden muss, welche sich ex officio mit der sogenannten afghanischen Frage zu befassen haben. Auf dem Titelblatt des Werkes ist als Herausgeber der Staatssekretär Sultan Mahomed Khan verzeichnet. Nur der erste Teil des Werkes entstammt direkt der Feder des Emirs. Der zweite Teil enthält eine Wiedergabe seiner Anschauungen, Reden und Erlasse aus der Feder seines Ministers, wie es heisst, vielfach jedoch nach Diktaten Abdurs wiedergegeben. Mahomed Khan ist dem Emir ein so treuer Diener gewesen, dass man ohne weiteres annehmen kann, auch derjenige Teil der Memoiren, welcher nicht aus der Feder des Emirs selbst stammt, entspreche vollständig den Anschauungen des Herrschers.

Wer nun diese Memoiren einer aufmerksamen Lektüre würdigt, wird herausfinden, dass der selbstherrliche und selbstbewusste Abdur-Rahman nicht nur ein orientalischer Potentat im gewöhnlichen Sinne, ausgestattet auch mit vielen Fehlern eines solchen, war, sondern dass er daneben als ein schlauer und weitsichtiger Staatsmann und Politiker betrachtet werden muss, welcher bei aller nach aussen hin an den Tag gelegten Freundlichkeit und Ergebenheit gegen die um seine Gunst besorgten europäischen Mächte im Stillen ihr erbitterter Feind und entschlossen war, sein Volk und Land so zu führen und zu entwickeln, dass nicht nur die Selbständigkeit des afghanischen Reiches behauptet, sondern für die Zukunft nach Möglichkeit sogar eine Zurückwerfung der europäischen Mächte angebahnt werden sollte.

Abdur-Rahman ist bei seiner Thätigkeit offenbar von dem Gedanken ausgegangen, dass er vor allem einen fest gegliederten Nationalstaat schaffen müsse. Daher seine fortgesetzten Bemühungen, die Nebenbuhlerschaft der einzelnen Häuptlinge zu beseitigen und insbesondere die Anerkennung seines Thronerben bei seinem Abgange vom Throne zweifellos zu sichern. Der Begriff der Vaterlandsliebe ist den kaum vom Nomadenleben zurückgekommenen orientalischen Volksstämmen schwer beizubringen. An seine Stelle trat insbesondere bei den mohamedanischen Völkern der religiöse Fanatismus. Sollte diese Idee für den afghanischen Nationalstaat fruktifiziert werden, so war die erste Vorbedingung, dass die beim Regierungsantritt Abdur-Rahman's schon ziemlich entwickelte Hierarchie ihrer Selbständigkeit entkleidet, und der religiöse Mittelpunkt mit dem staatlichen vereinigt wurde. Aus diesem Grunde ging der Emir mit energischer Hand und mit unerschrockenem Mute an das gewiss nicht unbedenkliche Unternehmen, die afghanisch-islamitische Kirche zu säkularisieren. Er zog ihre Güter und Besitzungen ein, hob die bestehenden Pfründen auf und machte aus dem islamitischen Klerus eine von der Regierung ressortierende Klasse von Staatsbeamten. Der Priester bezog hinfort seine Besoldung aus der Staatskasse und war damit wirtschaftlich von der Zentralgewalt abhängig und ihr unterworfen. Diese Reform wurde konsequent durchgeführt. Auch das höchste geistliche Gericht, vordem von allen Häuptlingen und den Einflussreichsten im Lande gefürchtet, musste das Schicksal der Verstaatlichung teilen; es wurde seiner Unabhängigkeit

entkleidet, zu einem einfachen Staatsgerichtshofe für kirchliche Angelegenheiten umgeformt und gleich allen anderen Gerichten dem obersten Gerichtshofe in der Landeshauptstadt unterstellt.

Es ist selbstverständlich, dass dem Emir aus einem solchen Vorgehen zahllose Feinde erwachsen mussten. Er hat es aber verstanden, sich dieser Feinde zu erwehren. Mit eiserner Hand hat er alle Versuche der Empörung niedergehalten. Um aber auf der anderen Seite dem leicht fanatisierbaren Volke sich gerade auf dem religiösen Gebiete wiederum zu nähern, ging der Herrscher selbst unter die Diener der Religion, indem er sich daran begab, eine Reihe religiöser Schriften zu verfassen und in diesen nicht nur seinen Standpunkt energisch zu verteidigen und die Richtigkeit desselben aus den Lehren des Koran herzuleiten, sondern dabei auch gleichzeitig sich selbst eine Art oberpriesterlicher Autorität zu vindizieren. Beide Ziele hat er erreicht. Der Klerus gab allmählich den Widerstand auf und das Volk sah in dem Herrscher, wie das den grundlegenden Lehren des Islam entspricht, auch den religiösen Führer. Hat doch der Emir zu verschiedenen Malen versucht, sich gewissermassen Eigenschaften eines Propheten beizulegen und ist er doch nicht davor zurückgeschreckt, Begriffe und Sätze des heiligen Gesetzbuches seinen Zwecken entsprechend mit autoritativer Prätension abweichend von der bisherigen Anschauung zu interpretieren und zu verkünden.

An dieser Stelle aber fand er die Brücke von der religiösen zur staatsmännischen Auffassung, und hier knüpfen die Gedanken an, welche er für die grosse Politik als Richtschnur gefunden hat. Diese Gedanken laufen auf nichts weniger hinaus, als auf eine Ausnutzung der im Islam liegenden fanatisierenden Kraft zu Zwecken der politischen Herrschaft. Vom Standpunkte des Mohamedaners aus konnte sich der Emir auch mit der blossen Beschränkung auf seinen Nationalstaat nicht begnügen. Wollte er die Gewalt des Propheten für sich in Anspruch nehmen, so musste er notgedrungen möglichst den ganzen Kreis von dessen Anhängern in Rechnung ziehen. So kam er denn zu der Idee, die drei grossen mohamedanischen Reiche: Afghanistan, Persien und die Türkei nicht nur zu einem religiösen, sondern auch zu einem politischen Bunde zu vereinigen. Abdur-Rahman hat dieses Bündnis ganz deutlich vor Augen gehabt; er hat sich sogar mit seiner speziellen Ausgestaltung bis in alle Einzelheiten beschäftigt. Dass er auch an dieser Stelle klug genug war, als schlauer Politiker im entsprechenden Augenblicke zurückzutreten, beweist sein Vorschlag, an die Spitze dieses Bündnisses nicht etwa ihn selbst, sondern den Gross-Sultan der Türkei zu stellen. Trotz seiner energischen und überaus selbstbewussten Persönlichkeit verstand er sehr wohl, dass der Gross-Sultan als „Nachfolger des Propheten" allein Aussicht auf die Gefolgschaft aller der halb zivilisierten Völkerschaften haben könne, welche der grünen Fahne zugeschworen haben. So stellte er die eigene, gewiss nicht gering geachtete Persönlichkeit angesichts der aus den realen Verhältnissen sich ergebenden Notwendigkeit ohne weiteres zurück.

Es kann keinen Augenblick bezweifelt werden, dass Abdur-Rahman die Errichtung eines solchen mohamedanischen Staatsbündnisses in der Absicht geplant hat, mittelst dieser neu geschaffenen Macht die andrängenden europäischen Mächte zurückzuwerfen. Ging er doch daran, sein Evangelium sehr praktisch auf diese Politik zuzuschneiden. Nach seiner Interpretation bedeutete das in der Geschichte der ersten 1½ Jahrtausende unserer Zeitrechnung zu so trauriger Berühmtheit gelangte Wort ‚Ghaza' (heiliger Krieg) nicht einen Zwang für den Mohamedaner, ohne weiteres die grüne Fahne zu entrollen und die Religion des Propheten mit Feuer und Schwert auszudehnen, sondern es legt vielmehr dem Bekenner lediglich die Verpflichtung auf, den gegenwärtigen Bestand seiner Religion und das gegenwärtige politische Machtgebiet der Bekenner mit Kraft und Energie zu verteidigen. Das ist nichts anderes, als das Gebot, den von ihm in Afghanistan bereits geschaffenen und den in anderen mohamedanischen Bundesländern anzustrebenden Nationalstaat an die Stelle zu setzen, an welcher der religiöse Fanatismus mit seiner Kraftäusserung anhebt: Das islamitische Nationalstaatsgebiet muss von den Gläubigen mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln behauptet und verteidigt werden! So wird die Idee des nationalen Patriotismus, welche dem Mohamedaner bisher fehlte, durch indirekte Benutzung der religiösen Gebote eingeführt.

Abdur-Rahman hat, fussend auf diese Ideen, es folgerichtig nach Möglichkeit vermieden, Europäer und europäischen Einfluss in seinem Lande festen Fuss fassen zu lassen. Um der in den europäischen Staaten so oft erstandenen Gefahr eines politischen Leibarztes zu entgehen, wählte er als solchen, da ihm die europäische Heilkunst persönlich unentbehrlich war, eine Frau, die bekannte Miss Hamilton. Er hatte die Bedeutung der europäischen Kultur sehr wohl erkannt und war eifrig bemüht, diejenigen Bestandteile derselben, welche er für sein Volk für verwertbar hielt, sich zu Nutze zu machen. Um aber die Ausdehnung fremdländischen Einflusses innerhalb des Landes durch Personen der europäischen Kultur zu vermeiden, beauftragte er seinen Freund und Staatssekretär, anstatt dessen die Litteratur der Europäer heranzuziehen, hervorragende Werke der Technik, der Wissenschaften etc. zu übersetzen und von der Grundlage dieses Studiums aus die empfehlenswerten Reformen einzuführen. Dass er durch die bei diesen Werken getroffene Auswahl starke Sympathieen für englisches Wesen und englische Denkungsart erworben hat, ist bekannt. In seinen weit ausschauenden Berechnungen, wenigstens soweit sie politischer Natur waren, bestand nur ein grundsätzlicher Fehler. Er sah in seiner Umgebung nur sein eigenes, erst halb zivilisiertes, noch recht wildes, aber verhältnismässig unverdorbenes afghanisches Volk. Die Afghanen waren, obgleich sie seit langer Zeit den Islam angenommen hatten, noch energisch, tapfer und voller Ehrgefühl. Dagegen war bekanntlich die Bevölkerung, insbesondere des türkischen Reiches, längst entnervt, energielos und moralisch verkommen. Der Emir sah die künftigen Bundesgenossen im Lichte der Anschauungen, die er von der mohamedanischen Volkskraft im eigenen Lande gewonnen hatte. Hierin lag ein grundlegender Irrtum. So ist anzunehmen, dass Abdur Rahman, auch wenn er länger gelebt hätte, seine Pläne doch nicht hätte in die Wirklichkeit umsetzen können. An der Barre dergleichen Thatsachen aber dürfte auch sein Erbe und Nachfolger scheitern, falls er nicht nur den Thron, sondern auch die Ideen, das Selbstbewusstsein und die Kraft seines Vaters geerbt haben sollte.

Dr. Vosberg Rekow.

Deutsche Ausgrabungen in Asien.

I.

Milet.

Über die Ausgrabungen der Kgl. Preussischen Museen in Milet berichtet eine von dem Leiter dieser Ausgrabungen, Dr. Theodor Wiegand, verfasste und der Kgl. Akademie der Wissenschaften zu Berlin durch Professor Kekulé von Stradonitz am 15. Februar d. Js. vorgelegte Abhandlung (Sitzungsberichte 1901, XXXVIII).

Dr. Wiegand, welcher nach dem Tode Carl Humanns im Jahre 1896 zu dessen Nachfolger und zum Direktor an den Königlichen Museen ernannt worden ist, hat als solcher die erfolgreichen Ausgrabungen in Priene geleitet. Im Herbst 1899 begann er die ersten Untersuchungen auf dem Boden des alten Milet, und Anfang September 1900 folgte die zweite Campagne, welche bis zum Schluss des Jahres dauerte. Neben Wiegand war, wie schon das erste Mal, Dr. C. Fredrich für die Aufnahme der Inschriften, und ferner der Architekt F. Grosse und der Landmesser P. Wilski thätig. Letzterer hat eine Karte des milesischen Stadtgebiets im Massstabe von 1 : 2000 hergestellt und im Massstabe von 1 : 50 000 das umliegende ca. 550 qkm umfassende Gelände bis zur Mäandermündung mit Einschluss der Halbinsel von Didyma und eines Teils des Latmischen Sees vermessen.

Die Ausgrabung des alten Milet gestaltet sich durch die örtlichen Umstände besonders schwierig. Der Mäander hat mit seinen Ablagerungen den einstigen, zwischen dem Vorgebirge Mykale und dem Latmos und seinen Ausläufern gelegenen Meerbusen ausgefüllt. Die frühere Hafenstadt Milet liegt jetzt weit landeinwärts am südlichen Rande des Mäander, welcher in grossem Bogen das Ruinenfeld von Milet umfliesst; als kleiner Hügel taucht westlich die einstige Insel Lade auf; die wohlerhaltenen Reste eines gewaltigen römischen Theaters, ein mittelalterliches Kastell und eine schöne Moschee des 15. Jahrhunderts, das sind die heute am meisten in die Augen fallenden Baulichkeiten, welche frühere Kulturepochen auf dem Gebiete der einstigen Weltstadt hinterlassen haben; gegenwärtig fristet in dem kleinen Dorfe Palatia eine türkische Gemeinde ihr armseliges Dasein und stellt teilweise die Arbeiter für die Ausgrabungen.

Dr. Wiegand hat in der Nähe des Dorfes Ak-köy, weiter südlich, auf höher gelegenem Terrain für sich und seine Begleiter ein Wohnhaus errichtet; denn die nach den Winterregen zurückbleibenden Überschwemmungen und Wasserlachen machen das Wohnen in der Ebene wegen der sogar die Einwohner nicht verschonenden Fieber für die Europäer besonders ungesund und gefährlich.

Die Anlage von Entwässerungskanälen war daher auf dem Ausgrabungsgebiet die erste und notwendigste Arbeit; daran schlossen sich, während der ersten Campagne, Untersuchungen an der nach Didyma, wo sich das berühmte Heiligtum des Appollo befand, führenden Strasse; sie mündet im Nordosten, das Stadtgebiet durchschneidend, auf die Löwenbucht, von Wiegand so genannt nach den hier gefundenen beiden Löwen, welche diese Hafenbucht flankierten und von Rayet nach dem Louvre gebracht worden sind. In der Nähe wurde ein theaterförmiges Gebäude aufgedeckt und eine Anzahl für die Geschichte Milets wichtiger Inschriften gefunden.

Die zweite Campagne erstreckte sich auf die weitere Erforschung der Umgebung der Löwenbucht, auf die Mauer und Befestigungsanlagen, welche die Stadt im Süden auf der Landseite abschlossen; sie betrafen ferner das Strassen- und Kanalsystem, und einzelne Gebiete ausserhalb der Stadt. Das theaterförmige Gebäude wurde als Bouleuterion (Rathaus), und der hier im Hof gefundene Altar als der der Artemis boulaia erkannt, wodurch früher gefundene Reliefs mit Waffenstücken ihre Deutung fanden. Östlich hiervon kamen die Reste eines Brunnenkopfes, eines zweistöckigen Gebäudes zu Tage, dem das Wasser des vom Hochplateau kommenden Aquädukts in Kaskaden entströmte. Die Fassade, jetzt eine rohe Mörtelwand, war reich mit Marmor verkleidet und mit Säulen und lebensgrossen Bildwerken geschmückt, von denen sich über 100 Fragmente gefunden haben.

Vor dieser prachtvollen Schmuckwand, die wir uns ähnlich wie die Fontana Trevi und die Aqua Paala in Rom zu denken haben, lag ein von einer Marmorbrüstung eingefasstes Schöpfbassin. Nordöstlich von diesem, dem III. Jahrhundert nach Christi angehörenden Gebäude fand man eine Thermenanlage mit feinen Marmorinkrustationen an den Wänden. Den Raum zwischen diesen Gebäuden im Süd-Osten, dem Bouleuterion im Süd-Westen und der Löwenbucht im Nord-Osten, nahm, wie sich herausstellte, ein grosser, von Hallen umgebener und mit Marmorplatten belegter Platz ein, dem nach dem Wasser zu ein Hafenquai vorgelagert war. Diese Anlage bildete eins der Emporien der Handelsstadt, oder vielleicht den Haupt-Marktplatz, die Agora von Milet, was aber bisher nicht inschriftlich bewiesen ist.

Die erwähnte Stadtmauer im Süden wurde in ihrem westlichen Teile weiter verfolgt, und man fand eine zweite, aus Säulentrommeln errichtete Mauer, die, wie Reste aus spätrömischen Perioden, Münzfunde und die Abwesenheit von byzantinischen Fragmenten nahe legen, zur Verstärkung der früheren hellenistischen Mauer zur Zeit der Gotheneinfälle, in der Mitte des dritten Jahrhunderts, errichtet wurde. Innerhalb dieser Mauer kamen mehrere sehr interessante archaische Skulpturen zum Vorschein: „der lebensgrosse Torso einer stehenden Frau, die einen Vogel in der Linken hält, mit der Rechten ihr Gewand erfasst; drei archaische Sitzfiguren ohne Kopf, welche die Reihe der vom heiligen Weg nach Didyma bekannten Figuren in der stilistischen Entwickelung fortsetzen; ein archaischer Stier aus weissem Marmor." Aus Inschriften und in der Nähe gefundenen Altären der Artemis vermutet Wiegand, dass nicht weit von hier der Haupttempel der Stadt, das Heiligtum der Artemis, zu suchen sei.

Ein weiterer interessanter Fund bildet ein römischer Mosaikfussboden mit den Brustbildern der neun Musen. Auch die Umgebung des eigentlichen Stadtgebiets wurde in den Bereich der Untersuchungen gezogen. Der Verlauf der nach Didyma führenden heiligen Strasse wurde genauer festgestellt, und die Arbeit an einem zwischen Milet und Didyma liegenden Trümmerhaufen ergab, dass es sich hier um ein prächtiges Heroon aus hellenistischer Zeit handelt.

Dr. Wiegand ist seit Oktober dieses Jahres wiederum in Milet und mit der Weiterführung einer der bedeutendsten Unternehmungen beschäftigt, welche deutsche Wissenschaft auf dem Boden Kleinasiens unternommen. Dr. Fr. Sarre Berlin.

Das Automobil im Kaukasus.

In der Schweiz und in den Pyrenäen sind bereits umfangreiche Versuche hinsichtlich der Verwendbarkeit des Automobils im Hochgebirge angestellt worden. Neuerdings hat man auch für den Kaukasus die Einführung des Automobilverkehrs in Betracht gezogen.

Im Kaukasus führt mitten durch die Ketten des Gebirges, an dem gewaltigen, 5044 m hohen Bergriesen Kasbek vorbei, die „Grusinische Heerstrasse", von den Russen mitten in den Kämpfen mit den wilden Bergvölkern angelegt und i. J. 1863 beendet, um die Verbindung zwischen Wladikawkas und Tiflis, zwischen dem Zentrum des europäischen Russland und seinen transkaukasischen Besitzungen, Türkisch Kleinasien und Persien, sicher zu stellen. Die Länge dieser Chaussee beträgt ca. 200 km, sie ist sehr sorgfältig angelegt und wird vorzüglich gehalten. Zur Vermittelung des Postverkehrs dienen auf 10 Stationen 400 Angestellte mit 1100 Pferden.

Die einst sehr grosse Bedeutung dieser Verbindung, welche nur selten bei sehr schneereichen Wintern unterbrochen wurde, ist durch die i. J. 1899 erfolgte Eröffnung der Bahnlinie Wladikawkas-Petrowsk-Derbent-Baku erheblich gesunken. Seitdem vollzog sich der Verkehr der grösseren Billigkeit und Bequemlichkeit halber trotz des Zeitverlustes von ca. 1 Tag in immer steigendem Masse unter Umgehung des Kaukasus auf der Eisenbahn.

Jetzt hat sich in Petersburg aus Finanz- und Techniker-Kreisen eine Gesellschaft gebildet, welche in ganz Russland den Automobil-Verkehr einbürgern will und dem Verkehrs-Ministerium den Vorschlag gemacht hat, unter anderem auch auf der „Grusini-

schen Heerstrasse“ die Personen- und Warenbeförderung mit Automobil an Stelle des bisherigen Postwagen-Verkehrs treten zu lassen. In der That ist der Versuch damit schon gemacht worden und, wie versichert wird, durchaus zufriedenstellend ausgefallen. Am 2. Oktober d. J. verliessen 3 Automobile Wladikawkas; in einem derselben sass der Verkehrs-Minister selbst, Fürst Chilkow, welcher Südost-Russland bereist hatte. Genächtigt wurde auf der Station Mlety mitten im Gebirge und am folgenden Tage Mzchet erreicht, eine Station vor Tiflis, an der Eisenbahn Batum-Tiflis, von wo der Fürst die Bahn benutzte. Es wird besonders hervorgehoben, dass auch beim Bergabfahren auf steilen Strecken bei einer Geschwindigkeit von 18 km in der Stunde die Wagen vorzüglich funktionierten und dauernd gleichen Abstand untereinander hielten. Die Personen-Automobile sollen die ganze Strecke nach dem Anschlag der Gesellschaft in 14 Stunden zurücklegen, die ebenen Strecken mit einer Geschwindigkeit von 75 km pro Stunde. Die Post brauchte bisher im Sommer ohne Übernachten, jedoch in sehr unbequemen Wagen, 28 Stunden in einer Tour, mit Übernachten 48 Stunden. Für die Fahrten bei Schnee sollen besondere Vorrichtungen mit Leichtigkeit an den Automobilen anzubringen sein, welche die Bewegungen ebenso sicher und angenehm wie bei gewöhnlichen Schlitten machen.

Die Gesellschaft hat 5 verschiedene Typen von Automobilen einzuführen vorgeschlagen:

1. schwere Postwagen für 8 bis 12 Personen mit Gepäck zum gewöhnlichen Verkehr;
2. offene Wagen für 4 Personen zum Schnellverkehr;
3. leichte Wagen für besonders eilige Reisende;
4. Wagen für den gewöhnlichen Postlastenverkehr;
5. Wagen für schweren Frachtverkehr.

Die Gesellschaft will nach dem nunmehrigen glücklichen Ausfall der Probefahrt beim Verkehrs-Ministerium das Gesuch um Übertragung des Postverkehrs auf der Grusinischen Heerstrasse vom 1. Januar 1906 an einreichen. Bis zu diesem Termin läuft nämlich noch der Vertrag mit dem augenblicklichen Pächter. Die Preise für die Beförderung sollen dabei niedriger zu stehen kommen als die jetzigen.

Ob die bei den Versuchsfahrten benutzten Automobile mit Benzin, Petroleum oder Spiritus getrieben wurden, ist nicht bekannt. Anlässlich der Besprechung der Fahrt wird von einer russischen Zeitung darüber Klage geführt, dass von den in so reichem Masse vorhandenen Naturkräften jener Gegend bisher nicht der geringste Gebrauch gemacht werde. Die Gewässer der alle 5 bis 6 km anzutreffenden, aus Höhen von 700 bis 1000 Fuss herabstürzenden, sehr ergiebigen Wasserfälle strömten nutzlos zu den Bergflüssen Terek und Arakwa, von niemandem zum Dienste der Gesamtheit ausgebeutet. Es wird der Vorschlag gemacht, die gewaltigen hier schlummernden Kräfte der Wasserfälle, Bäche und Flüsse vermittelst Sammler zum elektrischen Automobilbetrieb zu verwerten.

Wäre hier nicht vielleicht ein neues Feld für deutsche Intelligenz und Betriebsamkeit, sei es dass von deutschen Ingenieuren die Naturkräfte des Kaukasus erschlossen würden, sei es, dass von deutschen Firmen in den Wettbewerb um die Lieferung von Automobilen zu dem hier und auch im übrigen Russland abzuändernden Postverkehr eingetreten wird?

Hinsichtlich der Verbindung Wladikawkas-Tiflis war auch das Projekt aufgetaucht, eine Eisenbahn direkt durch den Kaukasus zu bauen. Dieselbe würde jedoch bei der ausserordentlichen Schwierigkeit des Geländes in diesem massiv formierten Hochgebirge mit nur wenigen und engen Querthälern enorme Kosten verursachen und sich kaum rentieren.

So wird allem Anschein nach dem Automobil der Ruhm vorbehalten bleiben, zur Vermittelung des regelmässigen Personen- und Güterverkehrs im Hochgebirge Verwendung zu finden, und zwar hier im Kaukasus über eine Passhöhe von 2788 m. Diese Höhe ist erheblich grösser als die Übergänge in den Alpen; beispielsweise erhebt sich die Gotthardtstrasse nur bis 2114 m.

Leopold Kersten.

Russisch-chinesische Handelsbeziehungen.

Zu dem Alter und dem Umfange der politischen Beziehungen zwischen Russland und China steht die Geringfügigkeit des Handelsverkehrs zwischen beiden Ländern in einem auffallenden Missverhältnis.

Russland bezieht zwar über 80 % seines Theebedarfs aus China, aber sonst kann man eigentlich kaum von russischen Handelsinteressen im Lande der Mitte sprechen. Der russisch-chinesische Handel ist sogar seit Beginn der 90er Jahre anscheinend zurückgegangen.

Da die Angaben verschiedener einschlägiger Quellen nicht unerhebliche, aber unkontrollierbare Unterschiede aufweisen, so werden die nachfolgenden Zahlen mit allem Vorbehalt wiedergegeben; sie entstammen offiziellen russischen Veröffentlichungen.

Es betrugen:

	Die Ausfuhr aus Russland nach China	Die Einfuhr aus China nach Russland
	in Millionen Rubel	
im Durchschnitt		
1890—1893	1,7	18,7
1897	1,0	13,8
1898	0,6	14,0
1899	1,4	13,5
1900	1,1	16,3
im Durchschnitt		
1897—1900	1,0	14,4

oder ca. $1\frac{1}{4}$ % des russischen Gesamtaussenhandels.

Russland versendet nach China hauptsächlich Baumwollengewebe, Leder- und Naphtaprodukte, in neuester Zeit auch Zucker. Abgesehen von Thee bezieht es aus China Seide, seidene Gewebe, Leder und Wolle. Zieht man jedoch von den Einfuhrziffern den Wert des Theeimports ab, so bleiben ebenso kleine Zahlen übrig, wie für die Ausfuhr Russlands nach China.

Der Warenaustausch erfolgt zum grösseren Teile nicht über See, sondern zu Lande und zwar auf der uralten Theekarawanenstrasse durch die Steppen und Wüsten der Mongolei über Urga—Kjachta nach Transbaikalien und an die sibirische Bahn, ferner noch aus verschiedenen kleineren chinesischen Stapelplätzen in das Süd-Ussuri-Gebiet (Wladiwostok) und das Amur-Gebiet (Blagowjeschtschensk). Der Handel mit dem Ussuri- und Amur-Gebiet hat jedoch wesentlich lokale Bedeutung und ist gering.

Die im nächsten Frühjahr erfolgende Fertigstellung und Inbetriebnahme der mandschurischen Bahn wird zweifellos die Karawanenstrasse nach Kjachta veröden lassen und den russisch-chinesischen Handel in neue Bahnen lenken, ebenso zweifellos wird sie ihn beleben, wenn auch lange nicht in dem Maasse, wie es die panslawistischen Redakteure an der Newa und der Moskwa träumen. In der Mandschurei wird freilich der russischen Industrie ein ungeheures, neues Absatzgebiet erschlossen, das schon allein wegen seiner geographischen Lage und klimatischen Verhältnisse kultur- und aufnahmefähiger ist als Sibirien. Aber die Mandschurei darf bei Betrachtung der Handelsbeziehungen des Reichs der Mitte mit seinem nördlichen Nachbar nicht mehr als chinesisches Gebiet betrachtet werden. Militärisch ist sie bereits in der Hand Russlands, und dieses wird sich eine unbequeme Konkurrenz dort vom Halse zu halten wissen, auch ohne dass mit der förmlichen Einverleibung die Schranken des russischen Hochschutzzolls bis an das Gelbe Meer vorrücken.

Auf dem freien Markte des eigentlichen China aber wird die hinter Treibhausmauern gezüchtete russische Industrie den Konkurrenzkampf mit den Industrieen der westeuropäischen Kulturmächte, Japans und Nordamerikas ebensowenig aufzunehmen vermögen, wie sonst irgendwo auf der Welt. (? Red.) Ferner wird die grosse russisch-asiatische Transkontinentalbahn, die doppelt so lang ist, als die amerikanischen Pacific-Bahnen, selbst wenn ihre Leistungsfähigkeit nicht so gering wäre, wie sie es thatsächlich ist, dem Warenaustausch zwischen Europa und Ostasien keine neuen Wege weisen. Die russische Regierung mag die Tarife noch so niedrig bemessen, es werden doch nur wenige, teurere Waren, wie z. B. Thee, die Kosten des Transports zu Lande tragen können.

H. v. L.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg Rekow in Berlin. — Druck von Wilhelm Gronau's Buchdruckerei in Schöneberg-Berlin.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft.

1901, Dezember. No. 3. I. Jahrgang.

Die Bagdadbahn.

Von C. Frhrn. von der Goltz.

Die Vollendung der Eisenbahnlinie von Konstantinopel nach Bagdad gehört zu den Lieblingsplänen des Sultans Abdul Hamid II. Er erblickt darin gewissermassen eine Lebensaufgabe und hat den Gedanken an das Werk jederzeit mit der ihm eigenen Zähigkeit verfolgt. Ebenso fest hielt er bisher an der Absicht, die Ausführung mit deutscher Hilfe zu bewirken. Alle diplomatischen Versuche, ihn in anderer Richtung fortzuziehen, blieben bis jetzt vergeblich. Der Grund dafür ist wohl in der Überzeugung zu finden, dass Deutschland keinerlei eigensüchtige, die ottomanische Landeshoheit berührende Nebenabsichten verfolgen könne.

Unstreitig ist der Bau der Bagdadbahn für das türkische Reich von höchster Bedeutung. Die demselben durch die kriegerischen Verwickelungen der letzten beiden Jahrhunderte gewordene territoriale Schmälerung ist nur relativ als eine Schwächung anzusehen Die muhamedanische Bevölkerung, welche den Grundstock für die Kraft der ottomanischen Herrschaft bildet, ist selbst in der Zeit der grossen türkischen Eroberungskriege zu wenig zahlreich gewesen, um das ehemalige ausgedehnte Staatsgebiet sich dauernd zu eigen machen und behaupten zu können. Ein solches Missverhältnis zwischen Kraft und Ausdehnung war in der Geschichte das Verhängnis fast aller orientalischen Staaten, die durch Kriege gross wurden. Man hat dabei nur an das Macedonien Alexanders und seiner Nachfolger zu denken.

Wenn sich gegenwärtig in der Türkei ein Prozess innerer Stärkung und Sammlung der Kräfte vollziehen könnte, so würde dieser Umschwung ihr nur zum Heile gereichen und den Ausgangspunkt für eine neue Periode geschichtlicher Entwickelung bilden. Jedenfalls ist er notwendig, wenn die osmanische Herrschaft den drohenden Stürmen der Zukunft siegreich stand halten soll. Von dieser Überzeugung ist wohl auch der Grossherr bei seinem Streben nach Centralisierung der Regierungsgewalt und festerer Vereinigung der entlegenen Provinzen mit dem Reiche geleitet. Vor allen Dingen gehören dazu aber gute und schnell arbeitende Verbindungen. Das Telegraphennetz ist schon heute ein ziemlich dichtes und hat Ausserordentliches für die Erhöhung der Regierungsautorität geleistet. Die Bagdadbahn soll gewissermassen das Rückgrat für das in neuerer Zeit begonnene anaolische Eisenbahnnetz abgeben. Wichtig ist dabei natürlich, dass Konstantinopel der Ausgangspunkt bleibt. Wären diese höheren Rücksichten nicht vorhanden, und handelte es sich allein um neue Exportwege für die südöstlichen Provinzen, so würde der Ausgang zum Meere einfacher und zweckmässiger nach Westen an der syrischen Küste oder in Smyrna gesucht werden. Die innerpolitischen Gründe haben für Konstantinopel-Bagdad entschieden.

Die merkantilen Interessen sprechen indessen ein ebenso gewichtiges Wort zu Gunsten dieser Wahl. Das alte Babylonien und Mesopotamien, sowie die durchaus fruchtbaren und anbaufähigen Länder südlich des Taurus werden durch den Schienenweg über Konstantinopel auf das direkteste mit dem europäischen Eisenbahnnetze in Verbindung gebracht. Sodann sind von dieser Hauptlinie am leichtesten Zweigbahnen in das zu beiden Seiten gelegene Gebiet vorzutreiben. Namentlich kann der Nordosten Kleinasiens, soweit er türkisch ist, auf diese Weise dem Weltverkehr eröffnet werden.

Nicht zu unterschätzen ist die militärische Bedeutung der Bagdadlinie. In früheren Zeiten war es unmöglich, die in den südöstlichen Provinzen stehenden Truppen — das 6. Ordu (Heer) mit dem Hauptquartier Bagdad — im Falle eines Krieges zur Armee heranzuziehen. Sie dienten im Grunde genommen nur der lokalen Besetzung und Verteidigung. Das wird künftig anders werden. Überhaupt wird die Versammlung der Streitkräfte des ganzen anatolischen Reichsgebiets durch Ersparung weiter und beschwerlicher Fussmärsche erleichtert, sobald die neue Bahn eröffnet ist. Die Last, welche im Kriegsfalle vornehmlich auf den Kernprovinzen am Schwarzen und Mittelmeer ruhte, so dass deren Entvölkerung im Laufe der Zeit fortschritt, kann künftig gleichmässiger verteilt werden. Nebenbei bemerkt, sind ähnliche Rücksichten auf Befestigung und Stärkung seiner Herrschaft für den Sultan auch bei dem neuesten Plan einer Eisenbahn nach Mekka massgebend gewesen. Von der Behauptung der arabischen Provinzen und der heiligen Stätten hängt der Besitz des Kalifats ab, welches den grösseren Teil seiner Machtfülle darstellt.

Mit dem Vordringen der Schienenwege in die bis dahin von ihnen unberührten Länder wird aber auch der Aufbau einer regelmässig arbeitenden Staatsmaschine, eine nach abendländischen Mustern geordnete Organisation und Verwaltung möglich. Endlich gestaltet sich die Linie Konstantinopel-Bagdad, wenn sie bis zum Persischen Golfe fortgesetzt wird, zu einem äusserst wichtigen Bindegliede für den grossen Weltverkehr zwischen West und Ost.

Solche Gesichtspunkte waren auch für den ersten, in den 70er Jahren unternommenen Versuch, das Reich mit einem einheitlich geplanten Eisenbahnnetze zu überspannen, schon die massgebenden. Bekanntlich schlug dieser Versuch,

der im Verhältnis zu den Mitteln des Landes viel zu gross angelegt war, vollkommen fehl. Er machte die ausserordentlichen Schwierigkeiten der Durchführung klar, und es ist begreiflich, dass danach eine grosse Pause entstand.

Abgesehen von dem bei Smyrna mündenden westlichen Bahnnetze besitzt Anatolien gegenwärtig die Linie von Haidar Pascha nach Angora mit der Zweiglinie von Eskischehr bis Konia. Ursprünglich war die Anknüpfung für die Bagdadbahn bei Angora gedacht, indessen ist dieses Projekt wegen der bedeutenden zu überwindenden Bodenhindernisse im Laufe der Zeit aufgegeben worden, und es handelt sich jetzt nur noch um die Fortführung des Schienenwegs über Konia hinaus. Die Trace ist zwischen der anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft, welche den Bau übernehmen soll, und der Regierung kürzlich endgültig festgestellt worden. Von Konia aus wird zunächst in östlicher Richtung der Taurus erreicht und überschritten. Südlich desselben ist Adana das erste Ziel. Militärische Gründe haben es verhindert, von dort den leichteren Weg längs der Küste nach Iskenderun (Alexandrette) und dann landeinwärts durch den Beilan-Pass zu wählen. Die Linie geht statt dessen von Adana weiter ostwärts ins Innere und dann erst jenseits der Küstengebirge (Amanus) nach Süden. Sie führt weiter auf der Mitte zwischen Aintab und Haleb hindurch; doch werden diese beiden bedeutenden Städte Zweiglinien-Verbindung erhalten. Bei Nisib und Biredjik wird der Euphrat erreicht und nun der Weg durch die Ebenen südlich des Taurus nach der Gegend von Mardin und von dort direkt auf Mossul am Tigris genommen. Orfa, das alte Edessa, erhält gleichfalls eine Zweigbahn-Verbindung. Es direkt durch die Hauptlinie zu berühren, wäre, trotz mancher dafür sprechender Gründe, unzweckmässig gewesen, weil dann die zahlreichen, vom Taurus nach Süden hinabsteigenden Bergfüsse hätten durchquert werden müssen. Von Mossul aus wollte die Regierung die Bahnlinie auf das linke Tigrisufer verlegen, wo das Land bevölkerter als am rechten ist und sich bedeutendere Ortschaften, wie Erbil, Kerkuk u. a. m., befinden. Zahlreiche Schuttkegel, oft von einigen 100 m Breite zeigten aber hier eine so starke Thätigkeit der vom Gebirge kommenden Wildwasser an, dass ungeheure Kunst- und Schutzbauten notwendig geworden wären. Die Pforte hat sich deshalb mit der näheren, am rechten Ufer südlich entlang führenden Richtung nach Bagdad einverstanden erklärt. Der wichtige Grenzort Hanekin, wo die persischen Pilger den türkischen Boden betreten, um nach dem Wallfahrtsort Kerbela zu gelangen, erhält eine Zweigbahn, welche sich nördlich Bagdad von der Hauptlinie trennt. Von Bagdad aus wird der nahe Euphrat wieder überschritten und auf dessen rechtem Ufer zwischen dem Strome und dem Nedjef-See hindurch die Richtung auf Basra gewählt. Dieser nicht unbedeutende Hafenplatz ist indess wegen der den vereinigten Euphrat und Tigris (Schatt-el-Arab) an der Mündung verschliessenden Barre als Endpunkt der Bahn ungeeignet. Basra erhält nur eine Zweigbahn, und die Hauptlinie wendet sich scharf südlich nach Kadhima*) am Ostende des Golfs von Kuweit. Damit ist der Persische Meerbusen erreicht.

Einige Zahlen lassen die Bedeutung des ganzen Unternehmens am besten erkennen:

Die Länge der Linie von Konia bis Kadhima beträgt rund 2400 km, also soviel wie die Entfernung von Berlin bis Konstantinopel. Die Gesamtstrecke von Heidar Pascha bis zum Persischen Golf misst 3000 km, etwa dasselbe Maass wie von Berlin bis Kasan an der Wolga; sie beträgt die Hälfte der ganzen sibirischen und zwei Drittel der Canadian-Pacific-Eisenbahn. Aber nicht in dieser ungeheuren Ausdehnung allein liegt die Schwierigkeit des Baues. Sie wird durch das wilde, vielfach zerrissene Land wesentlich erhöht. Zwei grosse Gebirge sind zu überschreiten; über den Euphrat sind zwei, über den Tigris eine Brücke zu schlagen. Die Zuführung des Materials wird ganz andere Kosten verursachen, als bei irgend einem Bau im Abendlande; für die Sicherung der Arbeit muss natürlich mehr geschehen, als hier. Man wird gewiss nicht fehlgreifen, wenn man die Gesamtkosten auf rund 600 Millionen Franken veranschlagt. Dass die neue Bahn die Verzinsung dieses ungeheuren Anlagekapitals für geraume Zeit nicht selbst zu übernehmen vermag, liegt auf der Hand. Die türkische Regierung muss mit einer hinreichenden Garantie eintreten, und darin gerade liegt das grösste Hemmnis für den Baubeginn, auf den Leute, welche die Verhältnisse nicht genauer kennen, in Europa schon mit Ungeduld warten. Die regelmässigen Jahreseinkünfte der hohen Pforte sind so vollständig in Anspruch genommen, dass ihnen keine neue Last mehr aufgebürdet werden darf. Es handelt sich also darum, Einnahmequellen zu ermitteln, welche bis jetzt verschlossen geblieben sind. Sie könnten aus dem Abschluss der neuen Handelsverträge durch Anwachsen der Zolleinnahme erfliessen. Da aber die Pforte durch die Kapitulationen mit den grossen Mächten gebunden ist, so gehört deren gemeinsame Zustimmung hierzu, und bis jetzt hat noch jede Frage, welche vom richtigen Zusammenklange des europäischen Konzerts abhängig gemacht wurde, die Schwierigkeit, den rechten Ton zu treffen, deutlich erkennen lassen.

Wenn wir also auch keineswegs daran verzweifeln, dass es dem Geschick und der Zähigkeit der deutschen Konzessionäre gelingen wird, diesen Berg von Hindernissen am Ende glücklich zu überwinden, so ist der Weg dahin doch noch steil und lang.

Man wird auch trotz des Naturreichtums der durchschrittenen Länder keine allzu sanguinischen Hoffnungen auf deren schnelles Aufblühen setzen dürfen. Der Widerstand, auf welchen fremde Kolonisationen längs der Bagdadbahn im ganzen Kulturzustande des Landes, in seiner Verwaltung, seinem Klima, der Denkungsweise der Bewohner, der mangelnden Rechtssicherheit u. s. w. voraussichtlich stossen werden, ist neuerdings vielfach Gegenstand der Verhandlung in der Tagespresse gewesen. Es darf hier darüber um so eher hinweggegangen werden, als unsere Zeitschrift diese Frage aus berufener Feder in Sonderheit erörtern lassen wird.*) Europäische Pioniere der verschiedenen Kulturzweige werden für lange Zeit im wesentlichen auf die Rolle der Führer, Anreger und Förderer neuen Lebens beschränkt bleiben. Eine Ansiedelung in Masse kann zunächst nicht in Aussicht genommen werden. Näher liegend und leichteren Erfolg versprechend ist eine Kolonisation durch heimische Elemente. Noch immer ziehen aus den dem Reiche verloren gegangenen Nordprovinzen, in neuester Zeit auch aus Kreta, selbst aus dem Kaukasus, die muselmanischen Familien gen Südosten ins Reich hinein. Der Weg, den sie heute zu Fuss wandern und, ihre Habseligkeiten im günstigsten Falle auf knarrenden Ochsenwagen mit sich führend, bis zu den ihnen angewiesenen Besiedelungsflächen zurückzulegen haben, ist weit und mühsam. Viele erreichen das Ziel nicht, Krankheiten räumen

*) Mehr wie „Kasima“ ausgesprochen.

*) Durch den seit Jahren im Innern Anatoliens lebenden Arzt Prof. Dr. v. Düring.

erschreckend unter ihnen auf; jedenfalls wird ein grosser Teil des Vermögens während der Reise aufgezehrt. Dennoch sind diese „Muhadjirs“ recht brauchbare und auch für die schon sesshafte Bevölkerung nutzbringende Kolonisten. Sie haben mit der europäischen Kultur meist in näherer Beziehung gestanden als die Bewohner Inner-Anatoliens. Im Vergleich zu diesen sind sie wohlhabend und vor allen Dingen geübtere und besser vorgebildete Landwirte. Die bisher entstandenen Muhadjir-Dörfer zeichnen sich vor ihrer Umgebung durch einen guten und geordneten Zustand vorteilhaft aus. Der günstige Einfluss davon macht sich auch in weiterer Umgebung bemerkbar.

Die Schwierigkeiten der Ansiedelung dieser Flüchtlinge fallen zum grossen Teil mit dem Bau der neuen Bahn fort; zumal werden die menschenleeren, aber von Natur reichen Ebenen südlich des Taurus ihnen eröffnet.

Dass sich dort, wenn man lediglich die Ertragfähigkeit des Bodens in Betracht zieht, der nötige Raum für Millionen fleissiger Hände finden würde, unterliegt keinem Zweifel. Das ganze Gebiet, welches in neuester Zeit durch Legationsrat von Oppenheim*) gründlich durchforscht worden ist, eignet sich unter anderem zur Baumwollenkultur. Mesopotamien und Babylonien gehörten ehemals zu den reichsten Ländern der Welt. Noch im Mittelalter war der Grundsteuer-Ertrag Babyloniens allein nahezu so hoch, als heute die Gesamteinnahmen des türkischen Reiches. Die Hoffnung, diesem Lande die alte Kultur und Blüte verhältnismässig leicht wiedergeben zu können, ist von Reisenden vielfach geäussert worden. Man wird indessen gut thun, auch in dieser Beziehung vorsichtig zu sein. Noch sind zwar die Spuren der 120000 künstlichen Wasseradern vorhanden, welche einst das etwa 25 Millionen Hektar messende Land am unteren Euphrat und Tigris durchzogen. Ob es aber so einfach ist, sie wieder zu eröffnen und nutzbar zu machen, wie dies vielfach geglaubt wird, bleibt eine schwer zu beantwortende Frage. Es sind nicht nur die Zerstörungen durch Krieg und Raubzüge, nicht die Nachlässigkeit und Indolenz von Verwaltung und Bewohnern allein, welche im Laufe der Jahrhunderte den Verfall bewirkt haben. Auch die Naturverhältnisse haben sich geändert. Namentlich ist die heute fast vollständige Entwaldung der den gesamten Tigrislauf begleitenden türkisch-persischen Grenzgebirge in Betracht zu ziehen. Die Frühlings- und Herbstwasser stürzen jetzt, durch keinen Baumwuchs mehr behindert, in allen Fluss- und Bachläufen mit solcher Gewalt zur Ebene hinab, dass Menschenkräfte vielleicht nicht ausreichen, um ihnen ein regelmässiges Bett und einen ruhigen Gang aufzuzwingen. Auch der Zustand des unteren Euphrat und Tigris, die Versandung ihres Bettes und die weithin ausgedehnte Versumpfung der anliegenden Uferstrecken würden der wieder aufgenommenen Kulturarbeit ein hartes Werk zu vollbringen geben.

Anfänglich würde die neue Bahn daher ihre wesentlichsten Einnahmen aus dem Überlandverkehr hernehmen müssen. In dieser Beziehung kommen etwa folgende grundlegende Verhältnisse in Betracht:

Die Postbeförderung von London, die bis Brindisi oder Neapel auf dem Landwege geschieht und von dort zu Schiff durch den Suezkanal weiter geht, beansprucht bis Bombay jetzt durchschnittlich 14 Tage und 16 Stunden. Nach Vollendung der Bahn würde sie von London bis Konstantinopel rund 3 Tage, von dort bis zum Persischen Golf 2 Tage 12 Stunden, und von Kadhima bis Bombay 4 Tage 22 Stunden gebrauchen. Rechnet man hierzu einen angemessenen Aufenthalt in Konstantinopel oder genauer in Haidar Pascha und in Kadhima, so kommen für den künftigen Weg von London bis Bombay, den wir als Beispiel für die Berechnung wählen, rund 11 Tage heraus. Das macht eine Verkürzung von $3^2/_3$ Tagen, gegenüber dem Wege durch den Suezkanal. Bei dem Werte, welchen der Weltverkehr heute auf Schnelligkeit legt, kann dieser Vorteil schon als ein recht wesentlicher angesehen werden, natürlich kommt der neue Weg erst dann in Betracht, wenn von Kadhima nach Bombay ein ebenso regelmässiger und schneller Schiffsverkehr eingerichtet ist, wie er heute vom Mittelmeer dorthin besteht. Es ist aber wohl kaum zu bezweifeln, dass derselbe nach Vollendung der Bagdadbahn alsbald geschaffen werden würde. Dann erlaubt der tägliche Eisenbahnverkehr auch eine häufigere Postbeförderung als die heutige in Zeiträumen von je 8 oder 14 Tagen. Die Erfahrung lehrt, dass dem Zuge der Post alsbald auch derjenige der Reisenden folgt. Den Suezkanal passierten im Jahre 1898, beide Richtungen zusammengenommen, rund 220000 Reisende. Mehr als die Hälfte davon waren jedoch Soldaten oder Matrosen, welche naturgemäss nur zum allergeringsten Teile künftig für die neue Linie in Anschlag gebracht werden können. Dagegen lässt sich annehmen, dass dieser die Beförderung der Mehrzahl aller übrigen Passagiere, der gewöhnlichen Reisenden und Pilger zufallen muss. Mit der Erleichterung und Abkürzung wächst jedesmal auch die Menge des Verkehrs und dies oft in überraschender Progression. Zumal wird der Fortfall der Seefahrt durch das glühend heisse Rote Meer vorteilhaft wirken. Er wird nicht ganz durch die Fahrt im Persischen Golf aufgewogen, welche freilich auch keineswegs zu den Annehmlichkeiten des Lebens gehört. Auf Güterverkehr ist einstweilen nur in geringem Maasse zu rechnen.

Die indische Post und der Reisendenverkehr nach dem asiatischen Orient können allein das Unternehmen nicht tragen, und das materielle Wiedererwachen der durchzogenen Länder braucht Zeit. Der ungeheuere Aufwand wird auch nicht allein von deutschem Kapital geleistet werden können; die französische Beteiligung, die gesichert ist, wird zur Notwendigkeit. Beide Kräfte vereint dürften der Anforderung gewachsen sein.

So würde den ersten bedeutendsten Vorteil aus dem Bau der Bahn das türkische Reich selbst ziehen, weil das begonnene Werk der inneren Sammlung der Kräfte durch die Kolonisation muhamedanischer Bevölkerungselemente in gegenwärtig wenig bewohnten Gebieten wesentlich gefördert wäre; weil die weitere Ausdehnung geordneter Verwaltung, besserer militärischer Organisation möglich gemacht ist, und weil entlegene, bisher dem Reiche wenig Kräfte und Einnahmen zuführende Provinzen sich nicht nur heben, sondern auch der Centralgewalt erreichbar werden.

Aber auch die gesamte Kulturwelt und die Unternehmer des Baues können hoffen, mit der Zeit auf ihre Rechnung zu kommen. Die innere Erstarkung des osmanischen Reiches kann uns aus politischen Gründen nur erwünscht sein. Die jetzt schon lebendigen Beziehungen zwischen uns und dem türkischen Osten würden sich naturgemäss steigern. Nicht so sehr durch Kolonisation als durch die Vermehrung des Ansehens deutscher Arbeit und deutscher Intelligenz dürften wir direkt gewinnen. Deutsche Ingenieure, Techniker, Kaufleute, Gewerbtreibende fänden sicherlich neue Beziehungen dorthin und damit ein lohnendes und ertragreiches Feld der

*) Dr. Max Frh. v. Oppenheim, Vom Mittelmeer zum Persischen Golf. Berlin 1890.

Thätigkeit. Unsere ganze Stellung im Orient muss eine breitere Grundlage erhalten.

„Last not least" kann der Eröffnung eines zweiten, vom Suezkanal und dem unmittelbaren englischen Einflusse unabhängigen Weges nach Indien und Ostasien, welcher für uns zugleich der direktere ist, eine hohe Bedeutung für die Zukunft nicht abgesprochen werden. Ist es auch im Augenblick schwer, den Nutzen des Unternehmens ziffernmässig im einzelnen zu errechnen, so leuchtet derselbe doch aus ganz allgemeinen weltpolitischen Gründen ein, und darum schliessen wir mit dem Wunsche, dass der Bau der Bagdadbahn jedenfalls unter deutscher Führung sich vollziehe. Nach dem, was diese bisher auf türkischem Boden gerade im gleichen Fach geleistet hat, können wir ihr auch das vollste Vertrauen schenken. Im Orient selbst geniesst sie desselben im reichsten Maasse.

Die wirtschaftliche Erschliessung Kleinasiens.

Von Prof. Dr. E. von Düring-Pascha.

Immer wieder taucht der Vorschlag auf, in Anatolien Ackerbaukolonieen zu begründen, so häufig und so schlagend auch von Kennern des Landes die Gründe dargelegt werden, weshalb ein solches Unternehmen aussichtslos sei.

In dem Aufsatze: „Die wirtschaftliche Erschliessung Kleinasiens" im ersten Hefte dieser Zeitschrift tritt Herr Dr. Fitzner für diesen Gedanken ein. Es ist durchaus richtig, dass Boden und Klima des anatolischen Hochlandes, ja, man kann ruhig sagen, ganz Anatoliens, besonders ausser den Gebirgen das ganze nördliche Küstengebiet sich zur Besiedelung durch deutsche Landwirte eignen würde.

Und doch, so fährt Fitzner fort, ist ausserhalb des Bahnbaues bisher für die wirtschaftliche Erschliessung Kleinasiens deutscherseits nichts, absolut nichts geschehen.

Als augenfälligstes Hinderniss für die Besiedelung werden zweifellos mit Recht immer wieder „die politischen Verhältnisse und die inneren Zustände", oder sagen wir, die Rechtsunsicherheit und die Misswirtschaft hervorgehoben.

Deshalb soll die „Ansiedelung Einzelner ausgeschlossen" und nur eine Kolonisation im grossen Stil in geschlossenen Gemeinden durch eine kapitalkräftige Gesellschaft möglich sein.

Ich halte aber jede Ansiedelung, sei es im Grossen oder im Kleinen, für unmöglich.

Im Kleinen, darüber sind alle einig, geht es bei den heutigen Rechtsverhältnissen in der Türkei nicht.

Aber auch im Grossen, in der von Fitzner ins Auge gefassten Weise, ist es nicht möglich. Um die Gründe hiefür zu verstehen, dürfen wir uns nicht nur bei den äusserlichen, rechtlichen Verhältnissen aufhalten. Wir müssen auch eine Reihe innerer psychologischer Gründe erörtern.

Alle diejenigen, welche für eine Besiedelung eintreten, rechnen nicht mit den tieferen Gründen, welche in dem Charakter des türkischen Volkes, in der Religion, in den grundlegendsten Erfordernissen der Selbsterhaltung des türkischen Reiches liegen; diese Gründe müssen von vornherein einen gewaltigen Widerstand gegen alle derartigen Bestrebungen hervorrufen.

I.

Zunächst möchte ich einiges über die inneren psychologischen Gründe sagen, die es der türkischen Regierung ganz unmöglich machen, eine Ansiedelung im Grossen zu begünstigen. Hierzu muss ich etwas weiter ausholen.

Es ist schwer für einen Europäer, sich ein richtiges Bild vom Lande, von den Verhältnissen, vom Charakter des türkischen Volkes zu machen. Es gehört dazu, wie H. Frank[1]) in seinem eigenartigen Buche es thut, dass man sich einmal auf eine Zwischenstufe, aber eine etwas erhöhte zwischen Morgenland und Abendland stellt; dass man versucht, die Europäerbrille abzunehmen und nur als Mensch nach beiden Seiten zu schauen. Selbst solche, die lange Jahre im Orient gelebt haben, sehen nur die schlechte Verwaltung, die grossen Missbräuche und — bei aller Sympathie für den Einzelnen — die Indolenz, Trägheit des Orientalen. Sie sehen, dass die Zeit für diesen keinen Wert hat, dass das Gefühl einer zusammengehörigen Nation keineswegs nur annähernd so entwickelt ist wie bei uns. Sie sehen, dass Wege, Eisenbahnen, Industrie fehlen, dass der Postdienst, die Dampferverbindungen unzuverlässig, dass alle möglichen Dinge, die uns zu mehr oder weniger selbstverständlichen Bedürfnissen geworden, nicht vorhanden sind. Und sie schliessen daraus — dass wir Geld verdienen können und den Türken aufhelfen, ihnen „unsere Kultur", unsere Bedürfnisse bringen müssen.

Aber dass die Türken eine eigene, andersartige, viel gleichmässigere Kultur haben, sehen sie nicht, und sie geben sich auch nicht die Mühe, zu prüfen, was dem Türken, dem Einzelindividuum, von seiner Kultur geboten wird.

Untersuchen wir nun einmal, ob denn unsere Kultur so viel glückbringender ist als die des Orients?

Natürlich kann ich hier nur in wenigen Strichen das andeuten, was ich im jahrelangen Zusammenleben mit den Türken — und zwar nicht bei den „Süsswasser-Türken" Stambuls, sondern bei dem Volke im Innern des Landes — gesehen habe.

Ich glaube, niemand, der wirklich inmitten der Türken, im Innern des Landes gelebt hat, wird sich dem Eindruck verschliessen können, dass ein Vergleich des durchschnittlichen Wohlergehens, der Zufriedenheit des Einzelnen hier in der Türkei mit dem bei uns durchaus zu Gunsten der Türkei ausfällt. Vom Elend der Verwaltung, der Rechtslosigkeit wird der Durchschnitt entfernt nicht so hart betroffen, wie bei uns grosse Massen vom sozialen Elend.

Die allgemeine — nicht sehr hoch stehende, aber den Durchschnitt unserer unteren Klassen bedeutend überragende — Bildung erstreckt sich nach oben und nach unten viel gleich-

[1]) H. Frank. Das Abendland und das Morgenland. Eine Zwischenreichsbetrachtung. Leipzig. 1901. Seemann.

mässiger auf viel weitere Schichten als bei uns. Die sozialen Unterschiede sind ausserordentlich wenig hervortretend.

Die Bedürfnisse sind so bescheiden, dass auch eine kleine Einnahme zu einem sorgenfreien Dasein genügt. Der hochentwickelten Kultur, dem grossen Wohlstande einerseits bei uns, steht eine Rohheit der Massen, eine schreiende Armut gegenüber, von der die Türkei keine Ahnung hat. Eine soziale Frage giebt es nicht.

Alle diese Dinge sind mehr oder weniger bewusster Besitz des Orientalen. Der vornehme Orientale, der in Europa gewesen ist, hat sich gewiss über die Schnelligkeit der Eisenbahnen, über das elektrische Licht, über das Telephon „gefreut" (über das Gefühl des Amüsements wird er nicht weit hinauskommen bei diesen Dingen); dass die Gehälter der Beamten unbedingt selbstverständlich zur rechten Zeit bezahlt werden, dass die Richter unbestechlich sind, dass wir eine Garantie der persönlichen Freiheit haben — alles das hat ihn mit neidisch bewunderndem Erstaunen erfüllt — aber wenn er wieder in seine Heimat kommt, sieht er, dass die Welt auch weiterexistiert bei langsamen Eisenbahnzügen, die nur bei Tag fahren, bei Petroleumlampen und ohne Stadtpost; dass noch niemand verhungert ist, obwohl das Gehalt nicht bezahlt worden ist. Er hat auch bei uns gehört, dass doch hin und wieder einmal ein Richter bestochen worden ist oder unter höherem Drucke Recht spricht; er sieht, dass im Orient selbst schreiende Ungerechtigkeit nicht die furchtbaren sozialen Folgen hat wie bei uns.

Er sieht aber auch, dass bei einigen Stunden Arbeit jeder das zum Leben Nötige gewinnt, dass niemand durch die Arbeit abgehetzt, nervös wird; dass jeder Zeit hat zu jedem Geschäft und auch zur Erholung, dass der Staat zwar erschrecklich viel Steuern verschlingt, dass er aber auch ein „menschliches Herz" hat, gern durch eine überflüssige Stelle einem Empfohlenen zu einem Amt verhilft und den bestraften reuigen Sünder wieder in Gnaden als Diener annimmt; dass nicht massenhaft ganz brauchbare, ja tüchtige Kräfte im Kampfe ums Dasein zugrunde gehen. Und so — seien wir gerecht — hat er keinen Grund, nicht mehr „Orientale" sein zu wollen, unsere Kultur für sein Land zu wünschen. So denken in der That sehr einsichtsvolle, ihr Land und ihr Volk liebende Türken. Sie fragen: Sind denn Eure Bedürfnisse ein Glück? Ist es denn unbedingt nötig, in unserem Volke dieselben Bedürfnisse zu erwecken? Und man kann ihnen keine für uns günstige Antwort geben. Ich möchte manchem bei uns wünschen, einmal in Verhältnisse versetzt zu werden, in denen er erfährt, wie ausserordentlich schnell man den Geschmack an vielen unserer „unentbehrlichen" Bedürfnisse verlieren und dabei doch sehr glücklich sein kann. Vielleicht gehört für uns dazu das Bewusstsein, uns diese Bedürfnisse morgen, wenn es uns in den Sinn kommt, wieder leisten zu können, um sie absolut nicht mehr zu entbehren.

So erscheint, dem denkenden Orientalen sehr wohl bewusst, der grossen Menge mehr unbewusst, der Erwerb unserer Kultur durchaus nicht als eine notwendige, wünschenswerte Sache. Ja gerade die Besten sehen in derselben ein drohendes Unglück, den Untergang ihrer jetzigen verhältnismässigen Zufriedenheit.

Wunschlos ist niemand, und wo die Schäden so zu Tage liegen wie hier, ist der Gegenstand des Wunsches bald erraten. Jedermann wünscht Rechtssicherheit, bessere Verwaltung, Abnahme des Steuerdrucks — aber unsere Dressur, unseren Polizeistaat, unsere aufreibende, hetzende Thätigkeit würden sie auf keinen Fall dagegen eintauschen mögen.

II.

In diesem Lande, meint nun Fitzner, seien geschlossene, kapitalkräftige Gemeinden die geeignetste Form der Ansiedelung.

Aber solche Gemeinden — er hat wohl die Schwaben in Palästina im Sinne — sind doch an und für sich eine Ausnahme. Überdies weiss ich, offen gestanden, augenblicklich nicht, ob die ersten Ansiedler kapitalkräftig waren. Welche Schwierigkeiten sie aber zu überwinden hatten, welch langwieriger diplomatischer Verhandlungen es bedurfte, um den Württembergern ihren Grundbesitz zu sichern — das ist allen, die von den Vorgängen im Orient etwas gehört haben, zur Genüge bekannt.

Die Grundbesitzverhältnisse sind in der Türkei so eigenartige, verwickelte, so durchaus andere als bei uns, dass hierin zunächst schon ganz ausserordentliche Hindernisse für den Erwerb von Grund und Boden durch Gesellschaften liegen. Der Begriff der juristischen Person existiert in der Türkei nicht, jedes Grundstück muss auf den Namen einer bestimmten Person eingetragen sein. Also die Sicherung des Eigentumrechts an Grund und Boden würde schon zunächst bei einem solchen Unternehmen grossen Stils langwierige vorhergehende Verhandlungen mit der türkischen Regierung nötig machen, — und ich glaube kaum, dass es ohne ganz besonderen Druck von seiten der fremden Regierung je möglich sein würde, gewisse Strecken von Grund und Boden so zu sichern, dass mit gutem Gewissen grössere Kapitalien zu einem derartigen Unternehmen herangezogen werden könnten.

Nehmen wir aber an, es bildete sich eine solche „Aktiengesellschaft" — dieser Ausdruck dürfte wohl am richtigsten die Form bezeichnen, die thatsächlich die geforderten Bedingungen für das Gelingen einer Ansiedelung in sich tragen soll. Dann kann doch eine Ansiedelung von freien Landwirten gar nicht in Betracht kommen — es könnte sich nur um abhängige grössere oder kleinere Pächter, Verwalter oder dergleichen handeln, die unter der Oberaufsicht sowohl als unter dem Schutze einer in jeder Hinsicht kräftigen Aufsichtsbehörde und eines mit weitgehenden Befugnissen ausgestatteten Leiters stände.

Sollte das viele tüchtige Landwirte locken? Ist das nicht ganz etwas anderes, als was man unter der demokratischen Einrichtung einer geschlossenen Gemeinde versteht?

Aber nehmen wir an, dass das Unternehmen zustande kommt — unter den heutigen Verhältnissen kann selbst an und für sich eine grosse, kräftige Gesellschaft nichts machen. Es gehören ganz besondere Privilegien dazu, eigene Verwaltung, eigene Polizei, eigene Steuerbehörden — also ein kleiner Staat im Staate — anders ist ein Gedeihen ganz undenkbar. In diesem Falle würden die Kolonieen blühen.

Ohne eine Art von Ausnahmegesetzgebung sind also solche Ansiedelungen garnicht möglich. Es ist ja unbestreitbar, dass Musterwirtschaften, Gartenbauschulen, wie sie von den Missionären in Amasra, Mersiwan, Charput, Mossul und an anderen Orten geleitet werden, auch für die Türkei ein Segen sind.

Wer z. B. von Angora, Josgad kommend auf dem öden Plateau sich Mersiwan nähert und in stundenweitem Umkreis die Obstkultur sieht, muss sich freuen über das, was hier geleistet worden ist. Die Türken erkennen das auch durchweg an. Aber trotzdem empfinden sie tief die Ungerechtig-

keit, dass Menschen, die nicht ihres Stammes, ihres Blutes, ihrer Religion sind, hier unter Ausnahmegesetzen, unter dem stillschweigenden oder offen hervortretenden Schutze fremder Regierungen blühen können, während ihnen selbst diese Segnungen fehlen. Je nach dem Bildungsstande und dem Charakter entwickelt sich dann daraus entweder eine bittere Kritik der eigenen Regierung oder eine Feindschaft gegen die Fremden.

Übrigens würden zweifellos auch die Türken, bei besserer Verwaltung, mit geringer Hilfe von fremden Kräften — besonders in der Industrie — sobald Rechtssicherheit gewonnen sein würde, selbst sehr viel zur Erschliessung ihres Landes thun können und thun. Wenn nicht der hohe Beamte in Stambul und in der Provinz jede Minenkonzession, jede Fabrikanlage lediglich von dem Standpunkte aus betrachtete, wieviel Bakschisch dabei abfällt (dies ist lediglich der Grund, weshalb Deutschland noch garnichts zur Erschliessung von Kleinasien gethan hat), sobald der Landwirt sähe, dass die Frucht seiner Arbeit ihm gehörte, in diesem Augenblick würden auch die Türken eine Erschliessung ihres Landes in energischer Weise in die Hand nehmen.

Aber weder unter den jetzigen Verhältnissen, noch unter einer zu erhoffenden besseren Verwaltung würden sie je neben einer europäischen Konkurrenz bestehen können.

Für die Türken würde Ansiedelung von Europäern im grösseren Stile, in zusammenhängenden Gemeinden, langsames Zurückgehen, Verdrängtwerden, Untergang bedeuten.

Dass die europäische Türkei früher oder später sicher dem Reiche verloren geht, darüber giebt sich kein ehrlicher, denkender Türke mehr einer falschen Einbildung hin. Aber Anatolien muss ihnen gehören. Hierher ziehen sie mit wahrhaft grossartiger Anziehungskraft und bewunderungswürdiger Angliederungsfähigkeit alle Muselmanen, Tscherkessen, Bosnier, Rumelioten, Tartaren, Turkomenen — und wer weiss, vielleicht auch noch Inder. Hier in Anatolien müssen sie die Herren sein — oder sie hören auf, zu existieren.

Die Türken werden niemals eine intensive Wirtschaft in unserem Sinne treiben können. Wenn sie auch noch so grosse Fortschritte in Ackerbau, Industrie machen — sie müssten aufhören, sie selbst zu sein, wenn sie neben grossen europäischen Betrieben sich behaupten könnten.

Man wird es deshalb den Türken, dem einzelnen wie der Nation nicht übelnehmen, wenn der Selbsterhaltungstrieb sie darauf hinarbeiten lässt, sich einen Freund vom Halse zu halten, der ihnen ihre eigene Kultur, ihre Zufriedenheit, ihre Ruhe nehmen und seine, ihnen durchaus nicht sympathische Kultur aufdrängen will. Bewusst oder instinctiv empört sich der Türke gegen den Gedanken von Massenansiedelungen in Kleinasien.

Sehen wir aber von diesen mehr individuellen Faktoren ab: ist es nun möglich, dass die Türkei, auf Asien beschränkt, in ihrem eigensten Gebiete gleichsam Staaten im Staate aufkommen liesse, mit besonderen Rechten, anderer Religion, Gemeinwesen, die durch grösseren durchschnittlichen Reichtum ein sicher weithin fühlbares Übergewicht über die eigentlichen Landeskinder haben müssten?

Undenkbar. Eine Türkei, die nicht jeden Gedanken an eine kräftige staatliche Selbständigkeit, an eine, wenn auch noch so fragliche, bescheidene Wiedergeburt, an ihre eigene Stellung im Islam aufgegeben, könnte zu solchen Ansiedelungen im grösseren Massstabe niemals ihre Einwilligung geben. Die Konflikte würden täglich und stündlich, im Lande und mit dem Auslande entstehen.

Vielleicht oder wahrscheinlich könnten, wenn einmal grössere Rechtssicherheit gewonnen ist, industrielle Unternehmungen, Fabriken, Bergwerke, fremdem Kapital gewinnbringende Anlage und dem Lande neue Hilfsquellen eröffnen.

Hier treten aber wieder ganz eigenartige Verhältnisse zu Tage.

In den Kohlenbergwerken des Herakleadistriktes, besonders in Songuldagh (am Schwarzen Meere), werden etwa 10 000 Menschen beschäftigt — aber es giebt keine Arbeiterbevölkerung in unserem Sinne — zum grossen Glück des Landes. Es hat der Hilfe der Behörden bedurft, um Arbeitskräfte zu finden, und in der Art, wie es jetzt geschieht, ist diese Arbeit ein grosser Segen für die Bevölkerung. Aus bestimmten Gegenden gehen die Männer in bestimmte Minenbezirke, arbeiten dort für einen Tagelohn von 1 Mark 50 Pf. ungefähr 12 Tage und kehren dann für einige Zeit in ihre Dörfer zurück.

Dieser Tagelohn ermöglicht ihnen die Bezahlung ihrer Steuern. Aber diese Leute bleiben immer Bauern; sie bestellen ihre Felder, sie haben ihr Dach und ihren Acker.

Natürlich klagen die Leiter und Unternehmer über diese unregelmässigen Arbeitskräfte — aber für das Land ist dieser Zustand ein Segen. Während einerseits bares Geld in Umlauf kommt und die Zahlung der Steuern erleichtert wird, ist bei diesem Zustande das Entstehen eines Proletariats unmöglich. Und was die Türken in den Minenbezirken an den Fremden — Arbeitern, Aufsehern, Ingenieuren — sehen, das ist wahrhaftig nicht geeignet, ihnen grosse Neigung und grosse Achtung für unsere Kultur beizubringen. Während der Orient seinen Einfluss auf die oberen Schichten nur zu oft nicht verleugnet, während dort Protektionswirtschaft, „Fressen" und alle orientalischen Untugenden sich schnell einbürgern, bieten die fremden Arbeiter, besser bezahlt als die Türken, durch Verkommenheit, Trunk, Proletarisierung den Türken ein Bild, das ihnen keine Neigung zur Nachahmung einflössen kann.

Der Minenreichtum Kleinasiens ist ja ausserordentlich gross. Millionen und Millionen schlummern hier im Schosse der Erde. Gerade das nordwestliche Kleinasien mit seinem Kohlenreichtum, Eisen, Arsen, Nickel, Kupfer wäre zu einem Industriebezirk wie geschaffen. Aber die Bevölkerung mangelt. Sollen nun massenhaft fremde Arbeiter kommen und die einheimische Bevölkerung verdrängen, verderben? Man kann keinem einsichtigen türkischen Staatsmann, der die Verhältnisse in Europa aus eigener Anschauung oder aus Büchern kennt, zumuten, dass er sich dafür begeistert.

Also auch hier kann ein schnelles, stürmisches Erschliessen auf keine Unterstützung von seiten der Türken rechnen und würde vom Übel sein. Aber hier wird Europa und hoffentlich in erster Stelle Deutschland einmal einzusetzen haben und einsetzen.

Zusammenfassend möchte ich meine Meinung dahin aussprechen:

Bei Herstellung von Rechtssicherheit ist eine Erschliessung der Reichtümer Kleinasiens in grossem Stile, auf dem Gebiete der Industrie möglich — Ackerbaukolonieen sind unmöglich, und es kann nur dazu dienen, die türkische Regierung mit Misstrauen gegen diejenige Nation zu erfüllen, bei der hierfür Propaganda gemacht wird. Aus inneren und äusseren Gründen wird, kann und darf die Türkei, solange sie Anspruch darauf macht, ein selbständiger Staat zu sein, solche Ansiedelungen nicht zulassen.

Kleinasien und der Westen im Altertum.

Von Professor Dr. A. Körte (Greifswald).

Der mächtigen Halbinsel, welche der asiatische Kontinent Europa entgegenstreckt, ist in der Geschichte eine undankbare Rolle zugefallen. Wieder und wieder musste das unglückliche Land das Schlachtfeld abgeben, auf dem Orient und Occident ihren weltgeschichtlichen Kampf ausfochten, und nur selten wurde dieser Kampf mit den friedlichen Waffen überlegener Kultur geführt, viel häufiger haben Feuer und Schwert die einzelnen Gänge des grossen Zweikampfes eröffnet und geschlossen. Staatliche und kulturelle Selbständigkeit hat das ganze Kleinasien niemals, seine Teile nur selten und vorübergehend besessen, eine eigene Geschichte fehlt ihm also, seine Schicksale sind aber von weltgeschichtlicher Bedeutung als Gradmesser für die jeweilige Kraft der beiden grossen Kultur- und Machtkreise, zwischen denen es die Brücke bildet.

Gerade jetzt, wo abendländische Kultur auf den mit deutschem Gelde und deutscher Arbeit geschaffenen Bahnlinien so kräftig in das Land vordringt, ist es von besonderem Interesse, frühere Vorstösse des Occidents genauer zu betrachten. Ich will mich bei dieser Betrachtung auf den Kern des Landes, die weite centrale Hochebene beschränken, welche den grössten Teil der Halbinsel einnimmt, denn die Küstenstriche bilden eine besondere Welt für sich. Vor allen die reichgegliederte Westküste hat mit dem Körper der Halbinsel ungleich weniger Gemeinschaft als mit Griechenland, zu dem die Inselbrücken hinüberführen, sie hat deshalb der abendländischen Kultur auch nur vorübergehend entzogen werden können. Wie sich das Innere des Landes im Altertum zum Occident verhalten hat, beginnen wir erst in letzter Zeit genauer zu erkennen, und dankbar möchte ich hervorheben, dass die Erforschung dieser Frage mittelbar und unmittelbar durch das neue deutsche Kulturunternehmen bedeutend gefördert ist.

Zu der Zeit, wo unsere historische Ueberlieferung beginnt, ist das Hochland im Besitze der Phryger, schon Homer kennt ihr Reich am Sangarios, und Hekabe, die Gattin des Priamos, die Mutter des grössten troischen Helden, ist eine phrygische Fürstentochter. Es war aber den griechischen Forschern sehr wohl bekannt, dass die Phryger nicht von Urzeiten her in dem Lande gesessen hatten, die Kunde hatte sich erhalten, dass sie aus Europa, aus dem späteren Makedonien und Thrakien, eingewandert seien. Sprachvergleichung und Archäologie haben diese, lange Zeit bezweifelte Überlieferung neuerdings wieder zu Ehren gebracht, als Brüder der Thraker, als Vettern der Griechen, sind die Phryger, ein volkreicher, kräftiger Stamm, aus der Balkanhalbinsel, nach Kleinasien hinübergewandert. Man könnte in ihnen die ersten Vorkämpfer des Occidents gegen den Orient sehen, wenn es damals überhaupt schon eine abendländische Kultur gegeben hätte. Sie fanden in Kleinasien ein Urvolk unbekannter Rasse vor — sicher scheint nur, dass es weder zu den Ariern noch zu den Semiten gehörte — mit dem sich die Einwanderer vielfach vermischten und von dem sie gewisse religiöse Vorstellungen und Gebräuche übernommen zu haben scheinen. Nicht einmal annähernd vermögen wir zu bestimmen, wann diese Einwanderung, die vermutlich lange Zeiträume füllte, begonnen hat, wohl aber lässt sich zeigen, dass im späteren Phrygien schon um die Mitte des zweiten Jahrtausends v. Chr. Phryger sassen. Wir verdanken diese Erkenntnis vornehmlich einem mächtigen Hügelgrabe bei Bos-öjük, dem alten Lamunia, das die anatolische Eisenbahn zur Ausfüllung eines Sumpfes abtragen liess. In ihm fanden sich in reicher Fülle Reste genau der gleichen Kultur, wie Schliemann sie in den älteren Schichten von Troja entdeckt hat, Thongefässe von eigentümlicher Technik und vielfach absonderlichen, nirgendwo sonst nachweisbaren Formen, Geräte aus Stein, Knochen, Thon und Kupfer, die oft den troischen zum verwechseln gleichen, und daneben die Zeugnisse eifrigen Ackerbaues, Weizen, Gerste, Erve, Erbsen, auch die Knochen der Haustiere, Rind, Ziege und Schwein. Dass wir hier und in Troja wirklich die Kultur der thrakisch-phrygischen Einwanderer, nicht die einer stammfremden Urbevölkerung vor uns haben, folgt aus dem häufigen Vorkommen entsprechender Tumuli in der Gegend von Salonik, und bestätigend tritt ein unscheinbarer Rest des Tumulus von Bos-öjük hinzu — die Schweineknochen. Die vorphrygischen Ureinwohner teilten nämlich, wie rituelle Bestimmungen im Dienste der Göttermutter beweisen, mit den Semiten den echt orientalischen Abscheu gegen das Schwein, während die Phryger es offenbar aus ihrer nordischen Heimat mitgebracht hatten und ohne Bedenken zum Totenopfer verwandten.

Das Reich, das die Phryger am Sangarios begründeten, ist für uns nur schattenhaft durch den dichten Schleier der Sage zu erkennen. Unter Königen, die abwechselnd die Namen Midas und Gordias führen, hat es anscheinend in den ersten Jahrhunderten des ersten Jahrtausends v. Chr. eine beträchtliche Macht entfaltet, es hat sogar — falls die Hypothesen eines gelehrten Assyriologen sich bewahrheiten — mit den gewaltigen Herrschern der Assyrer langjährige Kämpfe ausgefochten. Kaum jemals wieder hat ein Volk im Innern Kleinasiens kulturell und politisch so selbständig zwischen Ost und West dagestanden wie die Phryger im neunten und achten Jahrhundert v. Chr. Den Hellenen waren sie in jener Zeit an Civilisation mindestens ebenbürtig, wenn nicht gar überlegen, und so haben sie damals auf die griechische Musik und Religion einen Einfluss ausgeübt, der niemals vergessen worden ist, aber auch der überlegenen Kultur des Ostens gegenüber bewahrten sie eine überraschende Unabhängigkeit. Freilich giebt es eine Anzahl, vermutlich in jene Zeit gehöriger Felsskulpturen, die ganz im Banne östlicher Kunst stehen, aber die reichen Beigaben, mit denen am Ausgang des 8. Jahrhunderts ein phrygischer Edler oder König bei Gordion bestattet ist, zeigen so wenig eine Einwirkung Assyriens wie Griechenlands.*) Alles, was er nur irgend im Jenseits gebrauchen konnte, hat man dem Toten in die fest gezimmerte Holzkammer unter dem 14 m hoch ragenden Tumulus mitgegeben, von dem grossen ehernen Braukessel für das phrygische Nationalgetränk, das Bier, mit den vielen dazu gehörigen Kannen und Schalen an, bis zum hölzernen Quirl,

*) Genauere Nachweise über dieses Grab und die im folgenden berührten Denkmäler enthalten meines Bruders und mein vorläufiger Bericht über unsere Ausgrabungen in Gordion, Archäologischer Anzeiger 1901 S. 1 ff. und meine Kleinasiatischen Studien I—VI, Athenische Mitteilungen XX—XXV.

eisernen Feuerzangen und Kohlenschaufeln, sowie 43 bronzenen Gewandnadeln. Alle diese Beigaben aus Erz, Eisen, Thon und Holz, deren Zahl 150 übersteigt, sind technisch vortrefflich gearbeitet und von einfachen, aber stilgerechten Formen. Es liegt kein Grund vor, zu bezweifeln, dass ein grosser, wenn nicht der grösste Teil im Lande selbst gefertigt ist, und wo sich Spuren fremden Einflusses und fremden Importes finden, da weisen sie auffallenderweise weder nach Osten noch nach Westen, sondern nach Süden. — Die Insel Cypern hat bisher die nächsten Analogien ergeben.

Aber diese relativ selbständige Kultur ging zu Grunde, als im Beginn des siebenten Jahrhunderts die nordischen Kimmerier Kleinasien überschwemmten. Der letzte König Midas tötet sich selbst, und mit ihm verschwindet sein Volk in den Wogen der Barbarei; es taucht dann wieder auf, als sich die Wasser der Völkerflut verlaufen haben, aber seine Unabhängigkeit gewinnt es nicht wieder. Im Kampfe gegen die Kimmerier war das kraftvolle Herrschergeschlecht der lydischen Mermnaden in die Höhe gekommen, von ihrem Stammlande, dem Hermosthal im westlichen Kleinasien aus drangen sie nach allen Seiten erobernd vor und unterwarfen allmählich die ganze Halbinsel bis an den Halys, die Könige Phrygiens gehörten zu ihren Vasallen. In welcher Weise die Lyderkönige die Herrschaft über das kleinasiatische Hochland gewannen, ob die Phryger sich widerstandslos den neuen Herren fügten, welche Stellung ihre einheimischen Fürsten behielten, das alles wissen wir nicht und werden es kaum je erfahren. Wohl aber lässt es sich jetzt mit Händen greifen, dass das Jahrhundert der Mermnadenherrschaft eine Zeit hoher materieller Blüte für das Innere Kleinasiens war, und dass eben damals die abendländische, die hellenische Kultur zum ersten Male ihren siegreichen Einzug in das Land hielt. Die Lyder selbst waren durch die beständige, bald freundliche, bald feindliche Berührung mit den Griechenstädten Kleinasiens mehr als halb hellenisiert, ihre Herrscher gehörten zu den eifrigsten und freigebigsten Verehrern des delphischen Apollon und anderer Griechengötter, und ihr letzter König Kroisos hat allein von allen Barbarenfürsten in der griechischen Poesie ewig fortgelebt. So ist es nicht wunderbar, dass das herrschende Volk dem Hellenismus die Thore zum Hochlande öffnete, aber erstaunlich bleibt es, wie rasch und wie vollständig sich die Phyrger der fremden Kultur hingaben. Auch hierüber haben uns vornehmlich Stadthügel und Nekropole von Gordion aufgeklärt. Wird in der ersten Hälfte des sechsten Jahrhunderts ein edler Phryger bestattet, so giebt man ihm wohl auch in seinen Tumulus noch ein paar Thongefässe der alten phrygischen Art mit, aber sie sind meist roh in der Technik und man sieht, sie werden nicht mehr recht geschätzt, griechische Vasen ziemen dem vornehmen Manne, Kannen aus Milet, Salbgefässe aus Korinth, Trinkschalen aus Athen. Ja, der Kenner weiss selbst die Güte der einzelnen Firmen zu schätzen; an dem Scheiterhaufen eines Gordiensers hat man die letzte Spende mit zwei attischen Schalen dargebracht, deren eine die Namen des Töpfers und Malers, Zeitgenossen von Solon, trug. Geschichtlich bedeutsam ist es, dass der neuerschlossene Markt nicht ausschliesslich den nächstwohnenden Joniern zufällt, sondern dass Athener und Korinther den Wettbewerb erfolgreich betreiben. Liess sich doch ein reicher Phryger seinen ganzen Sarkophag aus Holz mit reichsten Elfenbeineinlagen über das Meer und dann 500 km über Land schicken; die als Versatzmarken auf der Rückseite der Elfenbeinleisten eingeritzten Buchstaben verraten durch ihre Form, dass nur in Korinth oder Sekyon das feine Stück gefertigt sein kann. Wie der Sarg, so wurde gelegentlich auch der Denkstein auf dem Grabe vom Westen bezogen, und der jonische Künstler schmückte die schlanke Stele mit dem Bilde der löwenbezwingenden Göttin, die dem Phryger als Kybele, dem Griechen als Artemis vertraut und heilig war. Aber die Erzeugnisse des griechischen Kunstfleisses wurden nicht nur gekauft und bewundert, sie regten auch zur Nachahmung und zu eigenen Leistungen an. Anscheinend ist in jener Zeit der Tempel erbaut worden, in dem Alexander nachmals den berühmten gordischen Knoten zerhieb, ein unscheinbarer Bau, nach Landessitte aus Lehmziegeln und Holz errichtet und mit gebrannten Thonkacheln verkleidet. Auf seinen Kacheln, Traufrinnen und Stirnziegeln, die fraglos an Ort und Stelle verfertigt sind, finden sich rein griechische Palmettenbänder, Lotosknospen, Stiere, Löwen und Greifen, auch figürliche Darstellungen, aber daneben kommen spezifisch phrygische Schachbrettmuster und Rauten vor. Wie die Fassade des Tempels etwa aussah, das lehren uns die eigenartigsten und am längsten bekannten Erzeugnisse der phrygischen Kultur, die grossen Felsdenkmäler, unter denen man zwei Klassen scheiden muss. Die einen sind Kultstätten; an den Wänden der Felsen, in denen die grosse Göttin Kybele wohnt, ahmen sie in flachem Relief die Fassaden der Tempel mit ihren gemusterten Kacheln nach, und auch bei ihnen schieben sich zwischen die heimatlichen Schachbrett- und Rautenmuster griechische Palmetten und Sphingen ein. Die andere Klasse, die grossen Felsgräber, stehen nicht weniger unter hellenischem Einfluss, vollkommen griechisch gerüstete Krieger schützen den Eingang eines der Gräber, und eine genau entsprechende Kriegergestalt findet sich wieder auf einer der Kacheln aus Gordion. Es ist eine bemerkenswerte Eigentümlichkeit des jugendfrischen Hellenismus, dass er hier, wie in Etrurien, in Gallien, in Spanien auf die tieferstehende fremde Kultur nicht tötend, sondern belebend gewirkt hat. An dem Vorbilde des griechischen Importes bilden die fremden Völker zunächst ihre Technik, und im Anschluss an ihn entwickeln sie dann ihre nationale Eigenart in einer Mischkunst, welche auf uns meist unerfreulich wirkt, aber doch das Höchste darstellt, das jene Nationen zu leisten vermochten. Es ist kaum zuviel gesagt, wenn ich behaupte: um 550 war der Hellenismus auf dem besten Wege, das Innere Kleinasiens seinem Kultureinfluss genau so zu unterwerfen, wie ihm das im Westen mit Etrurien gelungen ist. Scheint es doch, dass sich sogar schon einzelne Hellenen im Herzen des Landes ansässig gemacht hatten, darauf deutet eine in Gordion gefundene Scherbe sicher phrygischer Technik hin, die eine griechische Inschrift in den Buchstabenformen des sechsten Jahrhunderts trägt.

Diese grossen kulturellen Erfolge hatten die Griechen ohne jedes politische Machtmittel errungen, sie besassen weder eine Kolonie im Innern des Landes, noch beherrschten sie die auf das Hochland führenden Strassen, einzig und allein das gute Einvernehmen mit den lydischen Oberherren gab ihnen die Möglichkeit, ihre Kultur weiter und weiter nach Osten zu tragen. Durch den Sturz des Kroisos und die Begründung des Perserreiches wird diese Entwicklung dann jäh unterbrochen: noch einmal dämmt der Orient die vordringende Flut der occidentalischen Kultur zurück. Bei der Einteilung Kleinasiens in Satrapien wird das Hochland von dem hellenisierten Westen geschieden und mit Paphlagonien und Kappadokien zu einer Statthalterschaft vereinigt, das blieb nicht ohne Folgen. Dieselben Phryger, die vor noch nicht 100 Jahren Krieger in griechischer Hoplitenrüstung an ihren Gräbern und Tempeln dargestellt hatten

ziehen mit durchaus barbarischer Waffenrüstung in Xerxes Heere zu Felde. Wohl finden attische Vasen auch noch im 5. und 4. Jahrhundert vereinzelt ihren Weg ins Innere, aber der Import nimmt ab, und vor allem regt er nicht mehr zu eigenen Werken an. In derselben Zeit, wo eine Fülle von Denkmälern die fortschreitende Hellenisierung der Küstenlandschaft Lykien bezeugen, ist in Phrygien keinerlei Einfluss der klassischen griechischen Kunst zu verspüren. Keines der stattlichen Felsengräber, keine Kultfassade entstammt der Zeit der Perserherrschaft, wie in einem tiefen Schlaf liegt das Land Jahrhunderte lang. Auch als Alexander das morsche Perserreich in Trümmer schlug und dem Hellenismus neue glänzende Bahnen eröffnete, hat die griechische Civilisation grade im Innern Kleinasiens zunächst nur geringe Fortschritte gemacht. Nur zu bald nach des grossen Königs Tode überschwemmten die Schwärme der Kelten die weite Hochebene, und solange ihre wilden Raubzüge das Land immer wieder verheerten, konnte die zarte Pflanze abendländischer Kultur nicht gedeihen. Wie schwach es mit dem Hellenismus im dritten und zweiten Jahrhundert v. Chr. stand, lehrt das beinahe vollständige Fehlen von Denkmälern und Inschriften. Es ist kein Zufall, dass die einzige namhafte Urkunde dieser Zeit Briefe der Attaliden an die Priester von Pessinus enthält. Diese Könige von Pergamon sind die eifrigen Vorkämpfer des Hellenismus, die geschworenen Feinde der Barbaren; aber mögen sie auch der Göttermutter von Pessinus Marmortempel bauen und den Priestern Beistand versprechen, für eine durchgreifende Hilfe sind sie zu schwach und haben sie zuviel Rücksicht auf ihre missgünstigen Freunde, die Römer, zu nehmen. Erst als die Macht der kleinasiatischen Kelten von Rom gebrochen und weiter die Wirren der mithridatischen und Bürgerkriege überstanden sind, wird die abendländische Kultur auf dem Hochland wirklich heimisch. Das Werk, das einst der jugendfrische Hellenismus unter dem Schutze lydischer Könige begonnen, das vollendet jetzt das alternde Griechentum unter der Aegide römischer Kaiser. Dass es ihm gelang, die vielumstrittenen Landschaften der Hochebene auf eine Reihe von Jahrhunderten hinaus seiner unbedingten Herrschaft zu unterwerfen, das ist wohl der letzte grosse Erfolg des hellenischen Geistes. Zahllos sind noch heute die Zeugen, die uns die erstaunlich hohe Blüte des Landes in der Zeit von Augustus bis Caracalla, stumm und doch so beredt verkünden. Noch tragen in Angora die schönen Quadermauern des Augustustempels jenen berühmten Rechenschaftsbericht des Kaisers über sein Lebenswerk, den die dankbaren Provinzialen als sinnigsten Schmuck auf die Wände des Kaisertempels schreiben liessen, noch ragen die Säulen des Zeustempels von Aizanoi stolz und schlank in die Luft, und die Urkunden an seiner Wand erzählen, dass Hadrians Schiedsspruch dem alten Heiligtum nach langem Hader zu reichem Besitz und damit zu dem glänzenden Neubau verhalf. Pessinuntische Wollenweber verzeichnen stolz die kaiserlichen Dankschreiben auf Stein, die ihnen ihre feinen Gewebe eingetragen haben, und der bunte Marmor von Synnada geht weit über das Meer, nach Italien und selbst nach dem marmorreichen Attika. Städte, deren Stelle heute ärmliche Hütten einnehmen, errichten zu Dutzenden Bildsäulen in Stein und Erz, und kein Dorf ist so arm, dass es nicht seine Grabsteine mit rohen Reliefs und holprigen griechischen Distichen schmückte. Und wiederum erweckt der griechische Geist, was noch an eigener Kraft im Volke schlummert. So führen altphrygische Vorstellungen vom Leben nach dem Tode zur Ausbildung eines eigenartigen Grabsteintypus in Thürform, das reich verzierte Portal stellt die Eingangspforte zur Wohnung der Götter dar, in die nun auch der Tote eingehen soll. Auch die Anlage prunkvoller Felsengräber, an die viele Jahrhunderte kein Mensch gedacht hatte, wird wieder eifrig betrieben. Barock und stillos wirken freilich die neuen Gräber, bei denen die Formen der überreifen griechisch-römischen Architektur mit alten nationalen Motiven bunt durcheinander gewürfelt sind, aber ein Beweis für den Reichtum des Landes und für das Streben nach künstlerischer Bethätigung bleiben sie gleichwohl. Den ersten Stoss erhielt dieser Wohlstand, als die Legionen für den Grenzschutz nicht mehr ausreichten und im Jahre 253 die Gothen auf einem Raubzuge von Norden her tief in das Hochland vordrangen. Wir können die Wirkung dieser ersten ernsten Bedrohung noch sehr deutlich verfolgen. Allenthalben erkennen die friedegewohnten offenen Städte die Notwendigkeit, sich mit Mauern zu schirmen, und in diese Mauern hinein verbauen sie alle Zeugen ihres Reichtums und ihrer leeren munizipalen Eitelkeit, die Statuenbasen und die Ehrendekrete, die Grabsteine und die Altäre. Die Mauern haben den Bürgern auf die Dauer keinen Schutz gewährt, aber ihre Steine haben ein Schattenbild des alten Glanzes durch die Jahrhunderte gerettet und die Phantasie des modernen Gelehrten sucht es wieder zu beleben. Von den Gotheneinfällen an geht es mit der abendländischen Kultur in Kleinasien langsam bergab, aber noch sollte manches Jahrhundert vergehen, bis sie von den jugendlichen, kampfesfrohen Völkern des Islam vernichtet wurde. Damit begann dann ein neuer Akt jenes weltgeschichtlichen Dramas, — und sicherlich wird er nicht der letzte bleiben.

Japanische Sorgen und Hoffnungen

Von Graf Hans von Koenigsmarck.

II.

Japan will Europa auf keinem Gebiete nachstehen: auch die Geschäftshäuser und Banken müssen dort ab und zu mal ordentlich krachen.

Wiederholt zogen im letzten Sommer drohende Wolken am wirtschaftlichen Horizont des Inselreichs auf, um sich über Nacht in folgenschweren, finanziellen Katastrophen zu entladen.

Doch wie sich in Japan — der Heimat der Erdbeben, Springfluten und Taifune — die plötzlich entfesselten Naturgewalten ebenso schnell wieder zu besänftigen pflegen, so vernehmen wir auch, dass sich bereits die finanzielle Lage zusehends bessere, der Stand der Handelsbilanz günstiger gestalte, dass der Wert der Ausfuhr in letzter Zeit steige und Goldzufluss stattfände.

Infolge der ausserordentlich guten Witterung seien reiche Ernten zu erwarten, welche voraussichtlich ein Wiederaufblühen des Geschäftslebens zur Folge haben würden.

Die winzigen, papierhölzernen Häuschen, die dem Unwetter zum Opfer fielen, sind bald wieder aufgebaut. Schnell wird der erlittene Verlust von dem leichtlebigen Völklein verschmerzt: steht doch noch unangetastet in seiner ganzen imposanten Grösse das moderne massive Staatsgebäude, der Stolz des Landes, zu dem Jung-Japan voller Bewunderung, voller Ehrfurcht und Hoffnung aufblickt, wie dereinst die gläubigen Vorfahren in heiliger Scheu betend emporsahen zur Majestät des schneebedeckten Fujijama.

Auch diese letzten Stürme hat der mächtige Bau der Neuzeit siegreich überdauert und damit die ehrgeizigen Hoffnungen der jungen aufstrebenden Macht um ein Weiteres erfüllt.

Von klugen, weitsichtigen Baumeistern war der Plan entworfen worden, ihr ganzes Können und Wollen hatten sie dem stolzen Werke zu Grunde gelegt, allen Regeln modernster Technik Rechnung getragen. Ganz Japan hatte Handlangerdienste geleistet, durch höchste Kraftentfaltung zu diesem Wunder beigetragen.

In der That ein gewaltiger Bau, den Ito, der Bismarck Japans und seine Getreuen aufgeführt haben, auf dem der jetzige Beherrscher des Inselreichs, der Kaiser Mutsuhito, sein rotweisses Banner hisste, nachdem die Macht der Shogune gebrochen, der abhängigen Stellung des Staatsoberhauptes ein Ende bereitet und die civilisierte Welt durch weise Reformen in Erstaunen gesetzt worden war.

Vulkanischer Boden Nippon's, auf dem bisher nur schwanke Holzhäuser stehen durften, wirst du auf die Dauer den ehernen Bau tragen? Und wird dieser, wenngleich von massiver, moderner Konstruktion, auch in Zukunft dem Anprall des Ostens und Westens Stand halten? Werden die Mittel zu fernerer Unterhaltung, zu weiterem Ausbau den stetig wachsenden Anforderungen der Neuzeit allzeit genügen?

Bisher konnten, dank einer klugen, scharfblickenden Regierung die notwendigen Kapitalien aufgebracht, die alljährlichen Versicherungsprämien gezahlt werden. Aber es galt dabei, die wirtschaftliche Spannkraft des gesamten japanischen Volkes durch die Triebfeder opfermutigsten Nationalstolzes bis zum Aeussersten zu steigern.

Doch welchen Weg werden in Zukunft japanische Sorgen und Hoffnungen vereinbaren, um der künstlich gezüchteten nationalen Eitelkeit zu genügen, das rastlose Vorwärtsdrängen eines von masslosem Ehrgeiz beseelten Volkes erfolgreich zu unterstützen?

Der weisse Mann, der verhasste Eindringling, hat die Politik der sagenumwobenen Insel Zipanga in ihre jetzige Bahnen geleitet, ihm verdankt Japan sein modernes Gepräge, seine heutige Macht.

Wird man auch künftig japanischerseits überlegt und einsichtsvoll genug sein, sich westlicher Kräfte weiter zu bedienen, in einer der entscheidensten Fragen Klugheit vor Eitelkeit den Vorzug zu geben, das heisst: auswärtiger Konkurrenz die Mitbesitzerschaft innerhalb japanischer Grenzen einzuräumen, den Erwerb japanischen Grund und Bodens zuzugestehen, damit fremdes Gold japanischen Handel und Wandel befruchte und zur dauernden Grösse dieser vielversprechenden jungen Macht beitrage?

Ein Volk, das nach jahrtausendlanger Zugehörigkeit zu der engumschlossenen Welt chinesischer Ideenkreise sich von diesen kurz entschlossen lossagte, welches den bleiernen Schlaf orientalischer Indolenz über Nacht abschüttelte, um nun frohlockend und thatendurstig in das volle Licht der Morgensonne zu blicken — ein Volk, dessen geistige Kultur, befreit aus den Fesseln ehemaliger Lethargie, zu den Höhen moderner Civilisation mit staunenswerter Energie emporgestrebt ist, sollte nicht mehr davor zurückschrecken, auch dieses überlebte Vorurteil über den Haufen zu werfen, die letzte Kluft zwischen Osten und Westen zu überbrücken, internationalem Handel und Wandel die letzten Hindernisse auf japanischem Boden aus dem Wege zu räumen.

Schneller, als in Europa zur Zeit der Erfindung des Schiesspulvers und der Buchdruckerkunst Ritter- und Priestertum den Repräsentanten einer neuen Zeit — Gelehrten und Gewerbfleissigen — gebührende Rechte einräumen wollten, fand sich Alt-Japan in die neuen Verhältnisse, nachdem der Feudalismus seines uralten Staatswesens gebrochen war. Ganz Nippon ohne Unterschied erkannte schnell insbesondere die wirtschaftlichen Vorteile, welche zu Nutz und Frommen des Vaterlandes aus den politischen Umwälzungen resultierten; es steht daher zu erwarten, dass die Japaner auch in dieser Frage im Interesse ihrer wirtschaftlichen Zukunft und damit ihrer Zukunft überhaupt modernen Anschauungen Raum geben werden.

Gleich dem Schwesterinselreich im Westen, das den alten Kontinent im Untergange der Sonne begrenzt, hat Japan an dem anderen Weltende unter dem Zeichen der aufgehenden Sonne stets in patriotischer Voraussicht zum Wohle des Ganzen den Ideen des Fortschritts seine Opfer gebracht. Und so dürfte sich Jung-Nippon früher oder später dazu entschliessen, westlichen Wünschen auch in obgenanntem Sinne zum eigenen Vorteil entgegen zu kommen, damit der sonst den Ansprüchen der Neuzeit genügende steinerne Bau inneren und äusseren Stürmen jederzeit Stand halte und für alle Zukunft über die altmodischen hölzernen Häuschen triumphiere.

Japan selbst wird sich immer weniger der Ansicht verschliessen können, dass kommerzielle Interessen von Tag zu Tag dringlicher eine Beteiligung fremder Kapitalien erheischen werden, dass die bisherige Wirtschaftspolitik ungeachtet thatsächlich erstaunlicher Leistungen in Bezug auf Baargewinn doch verhältnissmässig ungünstig abgeschnitten hat.

So ist das östliche Inselreich am Welthandel in Ein- und Ausfuhr nur erst mit einer Milliarde Mark beteiligt, während das vereinigte Grossbritannien mit seinen Kolonieen einen Warenverkehr im Gesamtbetrage von 28 Milliarden Mark jährlich erzielt und Deutschland, welches an zweiter Stelle marschiert, bereits 10,37 Milliarden aufweist.

Nachdem die scharf kalkulierenden gelben Männerchen ihren europäischen Lehrmeistern genügend abgeguckt zu haben und sich selbst in der Lage glaubten, den heutigen industriellen Anforderungen vom Streichholz bis zur Lokomotive und zum Panzerkreuzer zu genügen, vermeinten sie, des Ausländers nicht mehr zu bedürfen und gleichzeitig die eigene Arbeit durch Schutzzölle sichern zu müssen. Kein industrielles Unternehmen innerhalb ihrer Grenzen wollten sie in fremden Besitze dulden, Ausländer sollten in Japan keinen Grund und Boden erwerben dürfen, ja kaum noch andersnationaler Arbeitskraft im Dienste einheimischer Auftraggeber wollte man gerne den wohlverdienten Ruhm, viel weniger Lohn gönnen.

„Japan den Japanern" hiess und heisst noch die immer wiederkehrende Parole.

Soweit es irgend möglich war, monopolisierte man den eigenen Markt, wodurch nun zwar einige wenige Produzenten

sich auf Kosten ihrer Landsleute anfangs bereicherten, das Land im allgemeinen jedoch immer unproduktiver wurde.

Denn auf der einen Seite mussten nun, dem Zollschutzsystem entsprechend, die notgedrungen aus Europa und Amerika zu beziehenden Waren teurer erkauft werden, andererseits arbeiteten die neu gegründeten industriellen Unternehmungen des Inselreichs mit immer geringeren Resultaten, da sich infolge der zunehmenden Fremdenausschliessung der Ausfall treibender und schaffender westlicher Faktoren in Form von Arbeitskräften, Kenntnissen und baarem Gelde immer nachteiliger fühlbar machte.

Was das pekuniäre Element anbetrifft, so gab z. B. neuerdings die Notlage einer der wichtigsten Branchen, der Baumwollenindustrie, zu ganz besonderen Erörterungen in der Presse und in öffentlichen Versammlungen Anlass. Bemerkenswert war das Memorandum, das die Spinnerei-Gesellschaft in Osaka verschiedenen grossen Banken unterbreitet hat, und worin ausgeführt wurde, dass das Hauptübel in den durchaus unzureichenden Geldmitteln der Spinnerei zu suchen sei. Nach den angestellten Ermittelungen verfügten die vorhandenen Gesellschaften, etwa 60 an der Zahl, nicht nur über kaum nennenswertes Betriebskapital, sondern seien überdies noch erheblich verschuldet.

Unter ähnlichen, wenn auch vielleicht nicht ganz so ungünstigen Bedingungen arbeiten zur Zeit noch viele andere Industriezweige, so z. B. die Uhrenfabrikation. Es erhebt sich daher immer lauter der Ruf nach Einführung fremden Kapitals, einstweilen freilich mit geringem Erfolge.

Mit geradezu bewunderungswürdiger Kraftanstrengung sucht nun zwar der Staat — ohne dessen Hilfe in Japan überhaupt nichts möglich ist — immer wieder und wieder allen wirtschaftlichen Unternehmungen ohne Unterschied auf die Beine zu helfen. Aber wie lange noch wird das Inselreich aus nationalen Mitteln die gewaltigen Geschäftsunkosten decken, sich seinen eigenen Industriestaat leisten können? Über kurz oder lang dürfte auch der japanische Staat fremder Hilfe in ausgedehnterem Maasse als bisher nicht entraten können, ohne wirtschaftlich zusammenzubrechen und das Inselreich unter den Trümmern seiner heute noch imposanten Formen zu begraben.

Noch haben sich die Japaner trotz ihrer in jeder Beziehung ausgesprochenen Fremdomanie gegen die westliche Errungenschaft des Anleihesystems hartnäckig gesträubt. Nur in beschränktem Maasse existieren bisher im Lande des Mikado Auslandsanleihen, der Kredit des Inselreiches ist zur Zeit noch so gut wie jungfräulich.

Aber die sich stetig steigernden Lebensbedürfnisse des gesamten Volkes, die bis zur Grenze des Möglichen angewachsenen Ausgaben für den Staatshaushalt, Japans überseeische Unternehmungen und kolonisatorische Thätigkeit drängen immer nachhaltiger zu dieser ultima ratio. Auch soll noch obendrein neuerdings trotz der eigenen finanziellen Nöte einer koreanischen Anleihe in Höhe von 70 Millionen Jen gewillfahrtet werden. Woher werden diese und andere Millionen kommen, wenn nicht auswärtige Unterstützung herbeigezogen wird?

Nur ein Sechstel der von der Reichsbank ausgegebenen Noten ist, wie man hört, durch den geringen Metallvorrat in den Kellereien der Bank gedeckt. Anleihen im eigenen Lande sind augenblicklich fast ganz erfolglos. Die Stadt Jokohama hat zur Erweiterung ihrer Wasserwerke eine sechsprozentige Anleihe mit 92 statt 100 ausgeboten, aber keine Zeichner gefunden. Die Strassenbahnen der Hauptstadt, wenn sie auch hohe Dividenden abwerfen, können die seit Jahren konzessionierte Einführung des elektrischen Betriebes nicht ins Werk setzen, weil weder die amerikanischen Elektrizitätswerke noch Grosskapitalisten den nötigen Kredit von einer Million Mark selbst unter den günstigsten Bedingungen gewähren wollen. Nur vermöge starken Appells an den Patriotismus gelang es, die für die koreanische Bahn Soeul—Fusan erforderlichen Ratenzahlungen aufzubringen. Der Bau von Eisenbahnen und Strassen, die Anlage industrieller Unternehmungen im Reiche selbst sind auf bessere Zeiten verschoben worden.

Muss man nun auch vom wirtschaftspolitischen Standpunkt aus zu so manchem, was sich bei unseren Antipoden zuträgt, den Kopf schütteln, so ist auf der anderen Seite der zu jedem Opfer bereite, geradezu fanatische Patriotismus des japanischen Volkes zu bewundern.

Dass in solcher Zeit schwerster finanzieller Krisis die Zahlungen für die koreanische Bahn überhaupt noch geleistet wurden, Heer und Marine nicht verringert, sondern im Gegenteil verstärkt werden und ein eigenes staatliches Stahlwerk in Angriff genommen wird, ist ein für so manchen westlichen Staat vorbildliches Beispiel. Aber der Unterthan des Mikado erträgt zum Wohl und zur Grösse seines Vaterlandes alles, ohne zu murren, selbst direkte schwere Belastungen, wie die starke Steigerung der Konsumsteuern, welche beispielsweise das Bier um 8 Pfennig pro Liter verteuert. Was würde man bei uns hierzu sagen?

Doch auch im opferwilligen Nippon hat die Steuerschraube ein Ende, und immer dringlicher wird die Regierung zu dem letzten rettenden Ausweg getrieben. Schon geht eine Notiz durch die Presse, Japan habe Bons im Werte von 50 Millionenchen ausgegeben, doch seien diese im Auslande — es konnte wohl nur auf fremdes Geld gerechnet werden — trotz einer siebenprozentigen Verzinsung nicht acceptiert worden.

Erschien dem Kaufmarkt die Verzinsung zu gering, oder wurde japanischerseits nicht genug Sicherheit geboten?

Graf Okuma, der angesehene japanische Staatsmann und Führer der mächtigen progressionistischen Partei, hob vor kurzem mit Bitterkeit hervor, dass die Herbeiziehung fremden Kapitals für japanische Unternehmungen nicht glücken wolle, weil im Ausland Geschäftsgewohnheiten und Rechtspflege der Japaner zu gut bekannt seien.

Thut indessen Graf Okuma seinen Landsleuten mit dieser Behauptung im allgemeinen nicht vielleicht unrecht, und dürfte die Nichtbeteiligung fremden Kapitals ihre natürliche Erklärung nicht vielmehr in dem beliebten Wahlspruche des Inselreiches „Japan den Japanern" finden? Solange man diesem Grundsatze treu bleibt, solange man ausländisches Kapital von jedem Mitbesitz in Japan ausschliesst, dürften auswärtige Anleihen trotz verlockenden Zinsfusses kaum gezeichnet werden.

Möge das Reich der aufgehenden Sonne zu eigenem Nutz und Heil, ja sogar im Interesse der Selbsterhaltung sich nicht in vermessenem Stolz angesichts seiner ersten wirtschaftlichen Resultate über diese Wahrheit forttäuschen wollen, sondern den gerechten Forderungen eines weltwirtschaftlichen Systems entsprechen und die nicht zu entbehrende fremde Hilfe in physischer, geistiger, pekuniärer Hinsicht durch den Miterwerb japanischen Grund und Bodens anlocken.

In Europa ist der Übergang von der Haus- zur Fabrikindustrie ein sehr langsamer gewesen, und erst während der letzten 50 Jahre hat letztere so erstaunliche Fortschritte gemacht.

Wie gleicherweise Japan in seiner wirtschaftlichen Entwickelung sich nicht über die Zeit hinwegsetzen kann, so wird es auch mit fremder Hilfe rechnen müssen.

Denn wurde das japanische Inselreich auch thatsächlich schneller „erleuchtet“ als die Alte Welt — ging man doch vom einfachen Windlicht sogleich zur Elektrizität über — so können doch selbst im Lande der Wunder und Märchen keine Meister vom Himmel fallen.

Und wenngleich die Behauptung etwas für sich zu haben scheint, dass die Menge der billigen gelben Konkurrenten teilweise unseren eigenen Arbeitern das Brot nehme, und dass der Einfluss der in China und Japan sich entwickelnden Gewerkthätigkeit sich bereits im Westen fühlbar mache, so darf Japan ungeachtet seiner Fortschritte, trotz intensiven Fleisses und erstaunlicher manueller Geschicklichkeit seiner Bevölkerung doch niemals darauf pochen, allein, aus eigener Kraft einen konkurrenzfähigen Exportstaat zu bilden und fremde Hilfe ganz missen zu können.

Nicht nur bezüglich technischer Kenntnisse und Maschinen, nicht nur hinsichtlich der Barmittel wird Japan auf den Westen angewiesen sein, auch an physischer Kraft und Ausdauer wird es dem Unterthan des Mikado mangeln und nicht zuletzt, trotz peinlicher Gründlichkeit, an Uebersicht und Ordnungssinn, ohne die ein gewinnbringender Fabrikbetrieb undenkbar ist.

Sollen die japanischen Hoffnungen in Erfüllung gehen, so führe man dem Lande immer wieder fremde Hilfe zu, in welcher Form sie gerade von nöten ist. Soll das stolze moderne Staatsgebäude in seiner heutigen imposanten Grösse und äusseren Ausstattung weiter unterhalten werden, so ziehe Japan intensiver auswärtiges Kapital heran, willfahre dieserhalb den europäischen Forderungen des Mitbesitzes in seinen Grenzen, damit zunächst die Hilfsquellen des Inselreichs sachgemäss und lukrativ erschlossen werden und sich zum Unterhalte des grossen Staatsapparates erfolgreich verzinsen.

Was nützt das stolze Gefühl, auf selbstgebauten Eisenbahnen und Dampfern zu fahren, solange diese hinsichtlich des Preises und der Güte vorläufig in keinem Verhältnis zu westlichen Produkten stehen; was fruchtet der äussere Anstrich einer Grossmacht, solange der Staat in seinem Innern finanziell noch auf so schwachen Füssen steht?

Ungeachtet seiner Rüstungen zu Lande und zu Wasser erhofft Japan's auswärtige Staatskunst mehr von den Erfolgen des Friedens als des Krieges, möge auch die Tendenz seiner inneren Politik dahin gehen, friedlichem Wettstreit internationaler Arbeit die Wege zu ebnen.

Von Korea sucht die Regierung des Mikado durch Handel und Wandel immer nachhaltiger Besitz zu ergreifen. In Europa erwartet jeder japanische Topkieker offene Thüren und Thore zu finden. Überall auf der Welt sucht das Inselreich seiner überschüssigen strebsamen und unternehmungslustigen Bevölkerung ein Arbeitsfeld zu erschliessen. Zu vielen Tausenden haben die Japaner einen Einfall speziell in Australien und Kanada unternommen. Und dem grossen gewaltigen Westen sollen dagegen von diesem kleinen Reich des Ostens Einschränkungen widerfahren?

Japan ist heute nach innen wie aussen stark genug, um trotz fremden Mitbesitzes seine landesherrlichen Rechte zu wahren, der gebietende Herr in seinen Grenzen zu bleiben.

Heute ist die kindliche Furcht Nippons nicht mehr begründet, dass für den Fall der Freigabe seines Grund und Bodens Rothschild sich durch Kauf zum herrschenden Besitzer der kohlenreichen Insel Kiushu machen und Russland auf dieselbe Weise die nördliche Insel Jezo einfach annektieren könnte. Wozu hat Japan seine Kanonen und Schiffe?

Klug und weitsichtig, wie sie sich bisher erwiesen, werden die Japaner sich auch in der Frage fremden Besitzerwerbs in ihrem Lande zu entscheiden wissen, um so eher, als die Misserfolge ihrer jüngsten Geldausschreibungen nicht verfehlen dürften, sie westlichen Wünschen einen bedeutenden Schritt näher zu bringen. Erheben sich bereits zur Zeit in Japan einige Stimmen dafür, unter dem Gegenzugeständnis einer Erhöhung der vertragsmässig gebundenen Zölle, Europa und Amerika das Mitbesitzerrecht einzuräumen, so wird die zwingende Notwendigkeit immer dringlicher dahin wirken, sich auch ohne derartige Zumutungen hierzu zu bequemen.

Europa mag die Entschliessungen Japans ruhig abwarten: unausbleiblich ist der Zeitpunkt, wo das vorläufig noch spröde Inselreich westliches Kapital, westlichen Geist und westliche Arbeit unter unsererseits bedingten Zugeständnissen mit offenen Armen aufnehmen wird — es sei denn, dass japanische Sorgen niemals verscheucht werden, japanische Hoffnungen sich niemals erfüllen sollten.

Dürfte auch Nippon alsdann noch weniger als heute in der Lage sein, europäischen Massenexport, angesichts seiner eigenen diesbezüglichen Produktivität, aufzunehmen — man vergleiche es in dieser Beziehung nicht mit China, das sich noch lange mit Zündhölzern und billigstem Massenschund wirtschaftlich erobern lassen wird —, so werden hingegen in diesem auf der Höhe moderner Ansprüche stehenden, doch hinsichtlich schöpferischen Erfindungsgeistes unfruchtbaren Lande künftig die Erzeugnisse bester Qualität, höchster Civilisation stets ihren Markt und zwar unter den günstigsten Bedingungen finden.

Ebenso erfolgreich, wie Deutschlands Massenproduktion bisher allerorten ihre Fahne gehisst hat, dürfen auch unsere, fremder Konkurrenz überlegenen Waffen der Technik, der Kunst- und Luxusindustrie vor allem in Japan stets auf ruhmvolle Siegesbeute rechnen.

Das Comité de l'Asie Française.

Wir haben bereits in No. 1 unserer Zeitschrift sowohl in dem Aufsatze des Herrn Professor Dr. Martin Hartmann, Charlottenburg, über „Französisch-Asien“, als auch in einer besonderen Mitteilung der Redaktion darauf hingewiesen, welch' eine ausgezeichnete und wertvolle Thätigkeit diese Vereinigung im Dienste der französischen Kolonialpolitik entwickelt. Wir sind heute in der erfreulichen Lage, unseren Lesern mitzuteilen, dass aller Voraussicht nach sich zwischen dem Comité de l'Asie Française und der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft ein liebenswürdiges kollegiales Verhältnis entwickeln wird, welches insbesondere eine gegenseitige Unterstützung bei der Bearbeitung nichtpolitischer Themata, insbesondere bei der wissenschaftlichen Erforschung des asiatischen Kontinents herbeiführen dürfte. Wir sind zunächst in einen Austausch unserer Publikationen eingetreten. Das Comité, welches in der November-Nummer seines „Bulletin“ die Begründung der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft aufs liebenswürdigste begrüsst und darauf hinweist, dass

nicht Konkurrenz, sondern ein gemeinsames grosses Arbeitsfeld die Aufgabe beider Vereinigungen sei, lässt uns seine Zeitschrift bereits seit Beginn unseres Bestehens regelmässig zugehen. Für diejenigen Mitglieder, welche auf die Zeitschrift etwa abonnieren wollen, sei hier mitgeteilt, dass sich der Sitz der Gesellschaft in Paris, Rue Bonaparte 19, befindet. Übrigens hat das Comité de l'Asie Française in der industriellen und politischen Welt eine Liste aufgelegt, in welcher freiwillige Zuwendungen für Zwecke des Comités eingetragen werden. Die Liste schliesst in der November-Nummer bereits mit dem ansehnlichen Betrage von 45035 Francs ab.

Von den Artikeln, welche die No. 8 vom November 1901 des Bulletin du Comité de l'Asie Française enthält, heben wir folgende hervor:

Les Ecoles françaises d'Orient et le budget, par Eug. Etienne.
La Fin de l'incident franco-turc, par Henri de Peyerimhoff.
La „Deutsch-Asiatische Gesellschaft“ et l'„Asie Française“, par H. P.
La Perse: Etat actuel, avenir, par Edouard Payen.
Les Finances publiques du Japon, par Far East.
L'Avenir maritime du canal de Suez, par J. Charles-Roux.
La Pénétration française dans la Chine méridionale.

Russisch-Chinesische Handelsbeziehungen.

Wir erhalten die folgende Zuschrift, welche wir mit Vergnügen zum Abdruck bringen.

In No. 2 der Zeitschrift „Asien“ befindet sich eine Studie über „Russisch-Chinesische Handelsbeziehungen“, die mich zu nachfolgenden Zeilen veranlasst. Die Redaktion hat die Sätze der Abhandlung, in denen die Konkurrenzfähigkeit der russischen Industrie gegenüber derjenigen der anderen Kulturmächte im Wettbewerbe um den chinesischen Markt mit einem Fragezeichen versehen, dessen Berechtigung ich unbedingt anerkennen möchte. Aber ich möchte auch hinter die Schlusssätze, die sich mit der Sibirischen Bahn und ihrer Leistungsfähigkeit beschäftigen, ein grosses Fragezeichen setzen. — Dass die Sibirische Bahn in ihrer ursprünglichen Anlage von den für europäische Bahnen gültigen Normen abweicht, u. zwar besonders durch leichteres Schienenmaterial und vereinfachten Unterbau, ist Thatsache. Es war aber für diese Erleichterungen neben grösstmöglicher Schnelligkeit vor allem der Umstand massgebend, dass sich auch nicht annähernd über den zu erwartenden Verkehr ein Bild entwerfen liess.

Seit nun aber die enorme Verkehrssteigerung im Personen- und Güterverkehr bewiesen hat, dass die Bahn in allen ihren Einrichtungen in kurzer Zeit der höchsten Anspannung ausgesetzt sein wird, ist man unermüdlich und planmässig an der Arbeit, die Anlage der Bahn so auszubauen, dass sie jedem Verkehr gewachsen ist; noch im vorigen Jahre wurden 18 Millionen Mark für diesen Zweck angewiesen.

Russlands Bestreben, durch Eisenbahnbauten in seinem neutralasiatischen Machtbereich der eigenen Industrie die günstigste Beschaffung der Rohprodukte und ein möglichst konkurrenzloses Absatzgebiet ihrer Produktion zu sichern, ist ein so planmässiges, wie auch der soeben begonnene Bahnbau Orenburg-Taschkent beweist, dass es mir absolut sicher erscheint, dass es dem im Aufnehmen von Anleihen so routinierten Finanzminister auch gelingen wird, die Millionen zu beschaffen, deren die Sibirische Bahn noch bedarf, um allen Ansprüchen zu genügen. Russlands politische Situation in Ostasien verlangt unbedingt die Möglichkeit der Entwicklung bedeutender Streitkräfte mit Hilfe der Sibirischen Bahn, auch wenn man die Lösung der Korea-Frage noch nicht als aktuell betrachtet. Die bei den Truppentransporten aus Anlass der Wirren in China im vorigen Jahr gemachten Erfahrungen haben die Unzulänglichkeit der Einrichtungen für diesen Zweck zu deutlich bewiesen, als dass man nicht unverzüglich zu deren Verbesserung hätte schreiten sollen. Auf diesem Gebiet wird sich Russland nicht mit halber Arbeit begnügen, dafür sprechen alle Anzeichen; ich glaube vielmehr, dass der weitere Ausbau der Bahn mit der stetigen Steigerung des Verkehrs Schritt halten wird, so dass dieser gewaltige Schienenweg schon in kurzer Zeit in der Lage sein wird, einen gewaltigen Güteraustausch zwischen dem europäischen Russland nebst seinen Nachbargebieten und Ostasien zu vermitteln. Gerade Deutschlands Handel und Industrie sollten sich hüten, die Bedeutung der Sibirischen Eisenbahn zu unterschätzen, denn unsere geographische Lage ermöglicht es uns in erster Linie, aus diesem gewaltigen Verkehrsmittel Nutzen zu ziehen.

Dass die Transportkosten diesen Güteraustausch im grossen verhindern werden, ist keineswegs zutreffend. Wenn es schon heute möglich ist, landwirtschaftliche Produkte, wie z. B. Butter und Rohprodukte, wie Wolle, Häute, Därme u. s. w., über Tausende von Werst in die westeuropäischen Absatzgebiete zu führen, so ist hiermit die Leistungsfähigkeit der Tarife wohl für alle Industrie-Erzeugnisse erwiesen. Die Aufhebung des im europäischen Russland für den Personenverkehr gültigen Zonentarifs für die Sibirische Bahn war eine im Interesse der Rentabilität liegende Notwendigkeit, die dem Güterverkehr zu gute kommt.

Was die Beurteilung der russischen Industrie betrifft, so ist die Bezeichnung „hinter Treibhausmauern gezüchtet“ nur für einen Teil derselben zutreffend. Es giebt aber eine im westlichen Europa wenig bekannte oder weit unterschätzte russische Industrie, mit der in der Zukunft wohl erheblich zu rechnen sein dürfte, nämlich die Hausindustrie, in welcher ganze Gemeinden in einer Branche unter weitgehendster Arbeitsteilung beschäftigt sind. Diese Industrie hat sich wegen ihrer billigen Arbeitskräfte schon manchen Exportversuchen ausländischer Fabrikanten gegenüber als konkurrenzfähig erwiesen, und wird es in steigendem Maasse sein, je mehr es gelingt, sie von der Ausbeutung skrupelloser Unternehmer zu befreien und in richtige Bahnen zu lenken; die Bemühungen hierzu sind bereits sichtbar. Und gerade für die Erzeugnisse dieser Hausindustrie wird in den so heiss umstrittenen, dicht bevölkerten Gebieten Nord- und Ost-Chinas ein ausserordentliches Absatzgebiet erschlossen. Russlands Bemühungen, seiner Fabrikation an Baumwollwaren den ostasiatischen Markt zu gewinnen, haben schon recht achtbare Erfolge aufzuweisen, und die von der Regierung gewährten Prämien und minimale Frachttarife werden weiter dazu beitragen, dass die Baumwoll-Industrieen Europas, Japans und der Vereinigten Staaten mit diesem Konkurrenten zu rechnen haben.

Wer die Entwicklung der Sibirischen Bahn aufmerksam verfolgt, muss zu der Überzeugung kommen, dass diese Verbindung Europas mit dem Stillen Ozean auch für den deutschen Handel und für die deutsche Industrie von grosser Bedeutung ist; je eher und je ausgedehnter daher deutsche Interessen an der Sibirischen Bahn festen Fuss fassen, desto sicherer werden die dort zu erzielenden Erfolge sein. Hans Blankenstein.

Russisch-Asiatisches.

Von Krabmer, Generalmajor z. D.

Die bereits seit langer Zeit geplante **Orenburg—Taschkent-Eisenbahn,** deren Bau durch die notwendige Entwickelung des Schienennetzes im europäischen Russland und durch den Bau der Grossen sibirischen Eisenbahn verzögert wurde, ist nunmehr in Angriff genommen. Dieser neue Schienenweg führt von Orenburg nach den Städten Kezk und Akijubinsk, umgeht dann die Stadt Kasalinsk im Osten, läuft längs des Ssyr-Darja und erreicht über Karmaktschi, Perowsk, Dshulek, Turkestan die Stadt Taschkent. Sie durchschneidet somit das Uralskische, Turgaiskische und Ssyr-Darinskische Gebiet durch eine über 1700 Werst lange zusammenhängende Linie, welche auf einer bedeutenden Strecke eine allerdings wenig bevölkerte, aber zur Kultur geeignete Gegend durchzieht. Ihre Bedeutung besteht, abgesehen von einer grösseren Entwickelung jener Gegenden, darin, dass sie als eine Transitbahn den Warenaustausch zwischen dem europäischen Russland und dem Turkestanschen General-Gouvernement und den benachbarten Ländern vermittelt. Bei der Stadt Taschkent schliesst sich die Bahn an die mittelasiatische (transkaspische) Bahn an, was für die Machtstellung Russlands in Mittel-Asien von hoher Bedeutung ist.

*** Jetzt sind die Arbeiten schon im vollen Gange. Auf der südlichen Strecke sind die vorbereitenden Arbeiten und die Bereitstellung des Materials in Angriff genommen, während auf der nördlichen Strecke, Orenburg—Kasalinsk, die Erd- und Brückenarbeiten fast beendet sind und im Frühjahr 1902 der Oberbau beginnen wird. Die Bahn wird eingleisig und erhält russische Spurweite. Sie wird vom Staate gebaut; der Bauanschlag beträgt 115 000 000 Rubel; am 1. Januar 1905 soll der Bau beendet sein. — Der Bau der Orenburg—Taschkent-Bahn ist wieder ein Beweis, wie Russland keine Kosten scheut, um seine Grenzgebiete im Osten mit dem europäischen Russland in eine feste Verbindung zu bringen.

Dass die **Grosse sibirische Eisenbahn** auch internationalen Zwecken dient, erhellt aus folgender Notiz der russischen Zeitung „Nowosti“: Neulich (im Oktober) erhielt der Chef der sibirischen Eisenbahn von der Verwaltung der Eisenbahnen folgende sehr interessante Benachrichtigung: „Nach der Mitteilung des Kaiserlich russischen Konsulats in Melbourne (in Australien) haben die Redaktionen der australischen Zeitungen einen Spezial-Berichterstatter über Wladiwostok nach Sibirien gesandt, um sich eingehend mit der sibirischen Eisenbahn und den Verkehrsverhältnissen bekannt zu machen. Diese Entsendung hat den Zweck, die Frage über den Grad der Gefahrlosigkeit der Fahrt auf der sibirischen Bahn und überhaupt die dabei interessierte australische Regierung und die dortige Handelswelt über eine neue Richtung des Passagier- und Post-Verkehrs zwischen Europa und Australien mittels der sibirischen Bahn aufzuklären. Dem Berichterstatter ist von dem russischen Konsulat ein Empfehlungsbrief an die sibirischen Behörden mitgegeben, um ihn zu unterstützen, die nötigen Nachrichten einziehen zu können.“

Japanische Handelsschiffahrt.

Das erstaunliche Wachstum der japanischen Handelsschiffahrt und die Konkurrenzfähigkeit derselben in dem ostasiatischen Passagier- und Frachtenverkehr erfährt einen interessanten Beleg durch die Statistik über den Schiffsverkehr in den chinesischen Häfen. Dieser wird durch die nachstehende Tabelle veranschaulicht:

Flagge	Anzahl		Tonnen	
	1899	1900	1899	1900
Grossbritannien . . .	25 350	22 818	23 338 230	23 052 459
Deutschland	2 078	3 527	1 854 246	4 032 147
Japan	3 712	4 917	2 839 741	3 871 559
Alle übrigen Länder .	3 269	3 239	1 886 870	1 986 860
In Summa . .	34 409	34 501	29 919 087	32 943 025

In der Hauptsache dienen die in den chinesischen Häfen verkehrenden japanischen Schiffe der Vermittelung des Handels zwischen China und Japan selbst. An der ausserordentlich belebten chinesischen Küstenschiffahrt ist Japan weniger beteiligt; hier steht Deutschland mit an erster Stelle. Deutsche Reedereien lassen 52 Küstendampfer von insgesamt 55 000 Tonnen aus dem Ausgangshafen Hongkong verkehren gegenüber 64 englischen Dampfern von 74 000 Tonnen mit demselben Heimatshafen.

Die Konkurrenz der japanischen Handelsschiffahrt macht sich überhaupt weniger in dem ausserjapanischen Handelsverkehre als vielmehr in dem direkten Verkehre Japans mit dem Auslande geltend. Hier ist das deutliche Streben erkennbar, durch eine nationale Tarifpolitik vor allem den überseeischen Verkehr der japanischen Waaren nach Kräften zu fördern.

Am deutlichsten tritt dies in dem Gebaren der bedeutendsten Schiffahrtsgesellschaft Japans, „The Nippon Yusen Kaisha“ hervor. Dieses Unternehmen, das unter allen Rhedereien der Welt mit seinem Kapital an 5., mit seinem Tonnengehalt an 7. Stelle steht, hat es erreicht, dass die Fracht für Rohseide nach Europa, wohin es sehr leistungsfähige Dampfer mit 14tägiger Ausfahrt schickt, im letzten Jahre um 30 pCt. ermässigt wurde. Die Konkurrenz der kurz vor dem Ausbruch des japanisch-chinesischen Krieges von der Gesellschaft errichteten Bombay-Linie hat den Frachtsatz für rohe Baumwolle allgemein von den anfänglichen 17 Rupien auf 12 Rupien per Tonne herabzudrücken vermocht.

Wie sehr diese wirksame Art der Förderung der heimischen Ausfuhr dem Unternehmen selbst zu statten kommt, erhellt aus der Thatsache, dass die Gesellschaft für das 2. Halbjahr 1900 eine Dividende von 10 pCt. auf ein Aktienkapital von 24 750 000 M. ausschütten konnte. Auch auf derjenigen Schiffahrtslinie des fernen Ostens, die immer mehr zum Gegenstande heissesten internationalen Wettbewerbes wird, auf der Route Nordamerika-Japan-China ist „The Nippon Yusen Kaisha“ mit 6 Dampfern erfolgreich aufgetreten. Neben ihr sind hier noch eine japanische und fünf englische Schiffahrtsgesellschaften thätig, darunter die in letzter Zeit vielgenannte „Canadian Pacific Company“ mit drei Dampfern, während die deutsche Hamburg-Amerika-Linie erst neuerdings an dieser Fahrt sich zu beteiligen beginnt. Da Japan auf der grossen Amerika-China-Fahrt als Zwischenstation jeden Konkurrenten zum Anlegen geradezu auffordert, so hat die japanische Gesellschaft hier einen ausserordentlich heftigen Wettbewerb zu bestehen, wogegen sie auf der direkten Linie Japan-Australien eine unbestrittene Herrschaft auszuüben vermag.

Dieses Bild der fortschreitenden Nationalisierung des direkten japanischen Schiffahrtsverkehrs wird ergänzt durch die wachsende Emanzipation des japanischen Schiffbaues von der ausländischen Industrie. Wenn auch die japanische Maschinenindustrie noch keineswegs den Anforderungen des modernen Schiffbaues zu entsprechen vermag, so verabsäumen doch die reichen Privatbesitzer der japanischen Werften nichts in der Modernisierung ihrer Etablissements. In Nagasaki, dem Mittelpunkte des japanischen Schiffbaues, ist eine Werft, die im stande ist, gleichzeitig an vier Schiffen in der Länge von 600, 460, 350 und 300 Fuss zu bauen. Schiffe von mehr als 6000 Tonnen, die sich auf der europäisch-japanischen Route durchaus bewährt haben, wurden von dieser Werft geliefert. Gegenwärtig sind Schiffe mit einem Gesamtdeplacement von über 18 800 Tonnen auf derselben Werft, die durchschnittlich 3000 Arbeiter beschäftigt, im Bau begriffen.

Die neuesten statistischen Ausweise geben folgendes Bild von der Entwickelung der japanischen Handelsmarine:

Jahr	Dampfer	Tonnage	Segelschiffe	Tonnage
1898	627	429 774	177	28 014
1899	679	470 530	1 485	165 710
1900	753	498 375	2 783	270 161
1901 (am 16. Sept.)	942	557 166	3 416	315 767

Auffallen muss vor allem die Zunahme der Tonnage der Segelschiffe von 1898—1901 um ca. 1027 pCt., und dies um so mehr, als im allgemeinen die Segelschifftonnage einen stetigen Rückgang aufweist (die Weltseglertonnage von 1898—1901 um ca. 6,6 pCt.). Die Erklärung hierfür dürfte vielleicht zu suchen sein in dem rapiden Wachstum der Bedürfnisse des japanischen Handelsverkehrs, dem die Entwickelung des einheimischen Dampfschiffbaues nicht entsprechend zu folgen vermochte. Immerhin ist auch die Zunahme der japanischen Dampferflotte eine beträchtliche, und für das Wachstum des inneren Wertes dieser Dampferflotte zeugt die Thatsache, dass die Zahl der 5000 Tonnen und darüber haltenden Dampfer, von denen Japan im Jahre 1898 nur erst einen besass, bis heute auf 21 gestiegen ist. Die Bemannung dieser Handelsflotte beläuft sich auf 15 237 Mann; da hierunter nur 314 Fremde sich befinden, so zeigt sich auch hier wieder deutlich der Zug in der modernen japanischen Entwickelung nach nationalwirtschaftlicher Selbständigkeit. Nicht zu vergessen ist die aussergewöhnlich thatkräftige Beihilfe, welche die japanische Regierung der heimischen Schiffahrt durch Subsidienzahlung gewährt. Ohne diese Staatsunterstützung dürfte selbst nach japanischem Urteil die Entwickelung der japanischen Handelsflotte noch bei weitem nicht den geschilderten Umfang erreicht haben.

Fritz Cörper

Bücherbesprechungen.

Deutsche Forschung im Kaukasus.

„An der Westseite des Kaspischen Meeres entlang zieht der Kaukasus, an Ausdehnung das grösste, an Höhe das steilste aller Gebirge, und wird bewohnt von vielen und mannigfachen Volksstämmen, die fast alle von den wilden Bäumen des Waldes sich nähren." So schreibt um 440 v. Chr. Herodot (I. 203) mit zutreffender Kennzeichnung des bunten Völkerbildes und der mächtigen Erhebung des Kaukasus; denn höhere Gebirge zeigte den Griechen erst Alexander im Demavend und Hindukusch. Ja schon drei Jahrzehnte vor Herodot tritt uns im Prometheus des Äschylus zuerst aus nebeliger Ferne das Bild des „höchsten der Berge, des Kaukasos, dessen Gipfel den Sternen nahen" (V. 719 ff.) entgegen, gross und titanenhaft, wie die gewaltige Dichtung selbst. So hatten die griechischen Kauffahrer und Ansiedler im Pontos schon im 6. Jahrhundert v. Chr. das Bild des Gebirges in sich aufgenommen und ihren Landsleuten vermittelt, während von den europäischen Hauptgebirgen selbst bei Herodot erst eine unbestimmte und unverstandene Kunde durchleuchtet in den Namen der „Flüsse" *Alpis* und *Karpis* und der „Stadt" *Pyrene*. Wie wohl bekannt den Alten dagegen Kaukasien gewesen ist, das zeigen die von ihnen überlieferten und uns noch heute geläufigen Völkernamen, wie *Abasker* (Abchasen), *Kerketen* (Tscherkessen), *Suanen* (Swaneten) u. a., zeigen die Stellen des Strabo und Plinius über die beispiellose Völker- und Sprachenmischung zu Dioskurias. Besondere Vertrautheit mit den Lebensgewohnheiten der kaukasischen Bergvölker verrät die Schilderung des Strabo XI 5, 6: „Einige derselben haben die Berghöhen inne, andere wohnen in Waldthälern und leben meist vom Fleisch des Wildes, von wilden Früchten und Milch. Die Gipfel sind im Winter unbesteigbar; im Sommer aber besteigt man sie, indem man stachelbesetzte rindslederne Sohlen von der Form der Handpauken (also eine Art Steigeisen!) unterbindet wegen des Schnees und des Eises (der Gletscher!). Herab steigen sie, mit ihrem Gepäck auf einer Tierhaut liegend und hinuntergleitend." Diesen Beispielen liessen sich noch zahlreiche andere Zeugnisse über den Kaukasus aus dem Altertum anfügen, welche in der neueren Litteratur noch kaum genügend berücksichtigt sind; das Wenige, was von neueren Arbeiten über die alte Geographie Kaukasiens hervorzuheben ist, habe ich an anderer Stelle zusammengestellt.*) Aber genügend springt aus dem Angeführten der Gegensatz zwischen der hellen Beleuchtung des Kaukasus in der Geographie des Altertums und dem langsamen Fortschritt seiner Erforschung in neuerer Zeit hervor.

Dass an dieser Erschliessung neben den wackeren russischen Topographen, welche uns seit der Mitte des 19. Jahrhunderts die erste in den Grundzügen richtige Karte (5 bezw. 10 Werst = 1 Zoll) und jetzt auch eine genaue Aufnahme (1 Werst = 1 Zoll) geliefert haben, deutsche Forscher in hervorragendem Maasse beteiligt sind, ist eine erfreuliche Thatsache, welche den Leistungen deutscher Wissenschaft in anderen Teilen des asiatischen Kontinentes von Kleinasien bis Japan würdig zur Seite steht. Hier ist vor allem zu nennen der Geologe Hermann Abich (geb. 1806 in Berlin, 1842—76 Professor in Dorpat, † 1886 in Graz), dessen zahlreiche Arbeiten uns zuerst einen Einblick in den Bau des Gebirges erschlossen haben, ferner der Botaniker Karl Koch (reiste 1836—44) und der Geograph Moritz Wagner (1842 ff.), sowie der gegenwärtige Leiter unserer Reichsfinanzen, Max Frhr. v. Thielmann, dessen anziehende „Streifzüge in Kaukasien, Persien und der asiatischen Türkei" (1875) unter den Schilderungen von Land und Leuten einen ehrenvollen Platz einnehmen. Unter den einheimischen Forschern, deren Namen der deutschen Litteratur angehören, ist neben dem um die Ethnographie des Landes hochverdienten General R. v. Erckert († 1900) und dem ebenfalls durch zahlreiche ethnographische und landschaftliche Schilderungen bekannten Gymnasialprofessor C. Hahn in Tiflis vor allen Gustav Radde (geb. 1831 in Danzig) hervorzuheben. Seit 1863 als Vorstand des von ihm begründeten Museums in Tiflis lebend, hat Radde in zahlreichen Schriften (darunter 6 Ergänzungshefte zu Petermanns Mitteilungen) über seine Reisen und Beobachtungen berichtet und ist noch heute für die naturwissenschaftliche (hauptsächlich botanisch-zoologische) Erforschung des Gebirges unermüdlich thätig. Einem Gebiete jedoch waren alle die genannten Forscher mehr oder weniger fern geblieben, dem eigentlichen Hochgebirge, in welchem doch die geographische Eigenart des Landes im wahren Sinne des Wortes gipfelt. Es bleibt das unbestreitbare Verdienst englischer Alpinisten (Freshfield u. s. w.), hier bahnbrechend vorangegangen zu sein, aber einem Deutschen war es vorbehalten, die Schilderung des Hochgebirges zum Mittelpunkte der umfassendsten und vielseitigsten Darstellung zu machen, welche der Kaukasus in der gesamten Litteratur bisher erfahren hat. Gottfried Merzbacher aus München, dessen Name in alpinen Kreisen längst wohlbekannt war, hat in zwei Sommern (1891/92) eine grosse Zahl von Hochgipfeln erstiegen, von der im letzten Anstieg noch unbezwungenen Pyramide des Uschba, dem „Matterhorn" des Kaukasus, und der höchsten Erhebung des Elbrus, wo die geringere Mühe der Besteigung durch einen um so härteren Kampf mit den Elementen des Luftkreises, durchdringender Kälte und tosender Sturmesgewalt, ausgeglichen wurde, bis zu den jungfräulichen Höhen der tuschinischen und daghestanischen Alpen im Osten, wo fast nur Ersteersteigungen zu verzeichnen waren. Hätte M. sich lediglich auf die Schilderung dieser Hochtouren nach seinem Tagebuch und seinen photographischen Aufnahmen beschränkt, so wäre dieselbe wohl schon längst der Öffentlichkeit übergeben worden. Solange indessen auch die Erwartung touristischer und wissenschaftlicher Kreise auf die Probe gestellt war, das nunmehr in zwei mächtigen Bänden vorliegende Werk*) rechtfertigt vollauf die lange Verzögerung des Erscheinens. Gerade in unserer Zeit, wo die meisten Reisewerke, die der berühmtesten Pioniere, wie Nansen, Stanley u. a. voran, den Stempel eines unter dem Hochdruck des Sensationsbedürfnisses und des buchhändlerischen Geschäftsinteresses entstandenen Treibhausgewächses tragen, dem dann im glücklicheren Falle (wie bei Nansen) die Ergebnisse streng wissenschaftlicher Forschung erst langsam nachfolgen, berührt es wohlthuend, hier einer so reifen Frucht sorgfältiger Verarbeitung eigener und fremder Beobachtungen zu begegnen. Man muss in der Reiselitteratur auf Werke wie jene der grossen deutschen Afrikareisenden Heinrich Barth und Gustav Nachtigal oder der Gebrüder Schlagintweit über Centralasien zurückgehen, um Reisewerke — Frhr. v. Richthofens Monumentalwerk über China oder Philippsons „Peloponnes" rechne ich nicht zu dieser Litteraturgattung — von ähnlich grundlegender Bedeutung zu finden, wie es Merzbachers Buch für den Kaukasus ist.

Nachdem ich bereits an anderer Stelle, hauptsächlich vom Standpunkt des Alpinisten aus, das Werk besprochen habe**) und in zahlreichen Fachzeitschriften und Tagesblättern ausführliche Berichte darüber erschienen sind, halte ich eine eingehende Zergliederung des Inhalts, wie sie u. a. G. Radde in vortrefflicher Weise gegeben hat,***) an diesem Orte nicht mehr für geboten. Zur allgemeinen Charakteristik mag es genügen, dass der Schwerpunkt des Werkes naturgemäss in der Beschreibung der eigenen Reisen und Hochtouren des Verfassers liegt, welche uns in gewählter, bei den Naturschilderungen sich oft zu dichterischem Schwung erhebender Sprache und unterstützt durch zahlreiche, nach Originalaufnahmen von Künstlerhand gefertigte Abbildungen vorgeführt werden. Dabei gelangen die Thallandschaften und deren Bewohner ebenso zu ihrem Recht wie die Hochgebirgswelt. Ausführliche ethnographische Abschnitte, wie über die Swaneten (Kap. XIII) und über die östlichen karthwelischen Bergvölker (Chewsuren, Pschawen, Tuschen u. s. w.) in Kap. XXVII, unterbrechen die Folge der Reiseschilderungen und zeugen von den eingehenden Studien des Verfassers auf diesem Gebiete, ebenso wie die vortreffliche

*) Geogr. Jahrbuch XIX 342, XXII 232.

*) Aus den Hochregionen des Kaukasus. Wanderungen, Erlebnisse, Beobachtungen von Gottfried Merzbacher. Leipzig, Verlag von Duncker & Humblot. I. Bd. Mit 144 Abbildungen, XXXVIII 957 S. und 2 Karten. II. Bd. Mit 102 Abbildungen, X 963 S. und 1 Karte. 40 M.

**) Mitteil. d. D. u. Oe. Alpenvereins 1901 N. 21.

***) Petermanns Mitteilungen 1901 S. 156—160.

Übersicht der verwickelten Ethnographie des Kaukasus in Kap. VIII. Letzteres ist neben der erstmaligen klaren orographischen Gliederung für den Geographen wohl das wertvollste unter den neun einleitenden Kapiteln, welche in gedrängter Form eine Zusammenfassung alles Wissenswerten über den Kaukasus enthalten. Eine ebenso dankenswerte wie unentbehrliche Zugabe sind das mit staunenswertem Fleisse ausgearbeitete Register, sowie die drei grossen, im topographischen Bureau des k. bayer. Generalstabes ausgeführten Karten im Massstabe 1 : 140000, die, auf der neuen russischen 1 Werstkarte fussend, zum ersten Mal ein richtiges Bild des Hochgebirges geben und die ganz veraltete und ungenügende, auf die 5 Werstkarte zurückgehende Darstellung unserer Atlanten hoffentlich bald verdrängen werden.

Nach dem Gesagten noch weitere empfehlende Worte beizufügen, ist wohl überflüssig. Mögen recht zahlreiche Leser dieser Zeitschrift das prächtige Werk selbst zur Hand nehmen und sich in dessen Studium vertiefen!

Prof. Dr. Eugen Oberhummer (München).

Armenia, Travels and Studies by H. F. B. Lynch. 2 Volumes. Longmans, Green and Co. London 1901.

Ein neues Buch über Armenien hat ein gewisses Anrecht auf allgemeine Beachtung, besonders wenn es aus England kommt, wo man seit langem der armenischen Frage das weitestgehende Interesse entgegengebracht und mit leidenschaftlicher Teilnahme ihre Entwickelung verfolgt hat.

Es ist keine rein politische Arbeit, die hier vorliegt, wenn auch die Politik einen breiten Raum darin einnimmt; Lynchs „Armenia" ist ein Werk, das sich würdig der Anzahl von guten Büchern über Vorderasien anschliesst, die wir zeitgenössischen Engländern verdanken. Wie Lord Curzon, der jetzige Vizekönig von Indien, in seinem „Persia and the Persian question", das „Standard Work" über Persien geschaffen hat, so begrüssen wir in diesem neuen Buche über Armenien eine gleichwertige, auf wissenschaftlicher Forschung beruhende Darstellung des armenischen Hochlandes und seiner Bevölkerung.

Der Verfasser hat in den Jahren 1893/94 und 1898 zwei längere Reisen in Russisch- und in Türkisch-Armenien unternommen und die hier gemachten Studien nicht sofort, wie es leider jetzt so häufig geschieht, der Öffentlichkeit übergeben. Erst nach Ausreifung seiner Eindrücke, nach genauem Studium der schon vorhandenen Litteratur, nach sorgfältiger Bearbeitung des gesammelten wissenschaftlichen Materials, nach weiterer Verfolgung der armenischen Wirren, deren Kulminationspunkt zwischen seine beiden Reisen, in das Jahr 1895, fällt, ist das Werk abgeschlossen worden; und seine Bedeutung entspricht der Mühe und dem Fleisse, die der Verfasser seinem Thema gewidmet hat.

Ungefähr 400 vorzügliche Abbildungen, nach Photographieen des Autors hergestellt, zeigen das Land, Volkstypen und Bauten, welch letztere durch Pläne erläutert werden, und bilden eine willkommene Ergänzung des Textes. Der erste Band (470 Seiten) behandelt das unter russischer, der zweite (512 Seiten) das unter türkischer Herrschaft stehende Gebiet Armeniens. Doch dürften die Kapitel, welche eine Besteigung der gewaltigen Bergpyramiden des Ararat, den Aufenthalt im Kloster Edschmiadzin, dem Sitz des armenischen Patriarchen und gleichsam politischen Oberhauptes des armenischen Volkes, eine Schilderung der grossartigen Ruinenstätte von Ani enthalten, von besonderem Interesse sein. Im zweiten Bande fesselt vor allem die Beschreibung der türkischen Festung Erzerum und der Gestade des Van-Sees, welche hervorragende Denkmäler aller Kulturepochen, unter ihnen achämenidische Keilinschriften, seldschukische Grabtürme und armenische Kirchenbauten aufweisen.

Einen breiten Raum nehmen die Resultate der geographischen Forschungen des Autors ein. Sie sind in zwei besonderen Kapiteln behandelt, und in einer Reihe von sorgfältigen Plänen und Karten niedergelegt. Von grossem Interesse sind die Aufnahmen des vulkanischen Berglandes am Van-See. Eine Gesamtkarte Armeniens und der umliegenden Gebiete, im Massstabe von 1 : 1000000, von W. Shawe gezeichnet, liegt dem ersten Bande bei. Die Karte beruht, soweit das russische Gebiet in Frage kommt, auf den russischen Generalstabs-Karten; für die Darstellung des türkischen Gebiets haben die eigenen Aufnahmen von Lynch und seines Reisebegleiters F. Oswald, eine Karte des russisch-türkischen Grenzgebiets, die von russischen und englischen Offizieren in den Jahren 1849—55 hergestellt ist, und anderes noch nicht publiziertes Material Verwendung gefunden.

Die beiden „Statistical" und „Political" betitelten Abschnitte können weiteres Interesse beanspruchen. Lynch sucht die Armenier dem gegen sie in Europa vielfach herrschenden Vorurteil gegenüber in Schutz zu nehmen. Er erklärt sich dasselbe dadurch, dass man die in der Diaspora z. B. in der Levante lebenden Armenier, mit denen der Europäer am häufigsten in Berührung kommt, mit den Bewohnern des eigentlichen Armeniens identifiziert. Jeder, der die armenische Bevölkerung in ihrem Heimatlande kennen gelernt hat, wird ihm darin beipflichten müssen, dass der armenische Ackerbauer in Transkaukasien, und auch die dortige städtische Bevölkerung, sich vorteilhaft von den levantinischen Armeniern unterscheidet. Eine tausendjährige Knechtschaft konnte natürlich auf die Charakterentwickelung dieses Volkes nicht ohne Einfluss sein.

Russland, dem ein Teil Armeniens die Befreiung von türkischer und persischer Oberherrschaft verdankt, verlangt nun aber, wie Lynch sagt, als Dank für diese Befreiung dieselbe Unterwerfung, wie von seinen anderen, geistig niedriger stehenden Unterthanen.

Es sage ihnen „Accept our system, follow the Georgians, and seek spiritual and political solvation within the bosom of the Russian Church-State". Diese Bevormundung, die in der Vergewaltigung der nationalen Kirche und Schule ihren Ausdruck findet, lasse vielen Armeniern das türkische Joch wünschenswerter erscheinen, als die geistige Knechtschaft von seiten der Russen.

Im zweiten Bande geht Lynch auf das Verhältnis der türkischen Armenier zur Kurdenbevölkerung näher ein, schildert die Entstehung der Unruhen und ihrer blutigen Unterdrückung von seiten der Türken.

Dass die Treibereien revolutionärer, armenischer Agitatoren hier in Kurdistan mit den Anlass zum Aufstande gegeben haben, verschweigt er nicht. Er fordert für diese Gebiete mit gemischter Bevölkerung eingehende Verwaltungsreformen, für deren Durchführung England nicht ablassen würde, einzutreten.

Ein Hauptziel der russischen Orientpolitik sei der Besitz des gesamten armenischen, ja des ganzen kleinasiatischen und iranischen Hochlandes. Dass sich dieses Ziel einmal verwirklichen wird, scheint Lynch unzweifelhaft; er beansprucht aber dagegen für England freie Hand im mesopotamischen Tieflande und am persischen Golf; die Flussthäler des Euphrat und Tigris würden einst für Indien das nötige Getreide hervorbringen, um es vor Hungersnot zu bewahren.

Deutschland, so meint er weiter, würde dann wohl seine kleinasiatische Bahn für anderweitige Vorteile an Russland abtreten. Den Schluss dieses politischen Exkurses, dessen Richtigkeit in Deutschland nicht jedermann zustimmen wird, bildet die Aufforderung an das Foreign Office, in einem besonderen Asiatic Department einen Stab von Diplomaten für den Orient heranzubilden, um die Interessen Englands besser wie bisher wahrzunehmen. Im Anhange werden die von der Pforte den Armeniern bewilligten Privilegien, und die sogenannte Konstitution vom Jahre 1863 aktenmässig aufgeführt. Eine wertvolle Zugabe ist die zum Schluss angeführte Bibliographie, welche alle Werke über Armenien aufzählt, die dem Autor bekannt geworden sind.

Dr. Fr. Sarre (Berlin).

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin. — Druck von Wilhelm Gronau's Buchdruckerei in Schöneberg-Berlin.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft.

1902, Januar. No. 4. I. Jahrgang.

Jüdische Ackerbaukolonieen in Anatolien.

Von Prof. Dr. O. Warburg.

Es ist bekannt, wie bunt durcheinander gewürfelt die Bevölkerungselemente Anatoliens sind. Da finden sich vor allem die alt eingesessenen Türken, Griechen und Armenier, letztere beiden Stämme zwar in dem eigentlichen Anatolien hauptsächlich in den Städten, doch auch vielfach auf den Dörfern, namentlich mit Seidenbau, Obst-, Wein- und Gemüsekultur beschäftigt, die Griechen im westlichen, die Armenier mehr im östlichen Teil Anatoliens; dazu kommen die erst in der letzten Hälfte, meist sogar erst im letzten Viertel des vorigen Jahrhunderts eingewanderten Kolonisten, die sogenannten Muhadjirs oder Flüchtlinge, Mohamedaner, die sich aus den russischen Grenzprovinzen oder aus den unabhängig gewordenen Balkanstaaten, aus Rumänien, Serbien, Bosnien und Bulgarien, neuerdings auch aus Kreta, langsam nach dem Kernlande des Halbmondes zurückziehen. Wenn man von den Lazen, die in geringer Menge von Lasistan am Schwarzen Meer nach Anatolien vorgedrungen sind, und von den ursprünglich aus Turkestan stammenden Turkmenen, die sich, gleichfalls in geringer Zahl, hauptsächlich in den Steppen der Hochebene Haimana angesiedelt haben, absieht, so sind es besonders die Tscherkessen, Tataren, Kurden, Türken aus der Balkanhalbinsel, und endlich die Georgier, bis auf letztere alles in der Landwirtschaft gut bewanderte Volksstämme, deren Dörfer, sobald die Bauern zu etwas gekommen sind, vorteilhaft von den Ansiedelungen der alt eingesessenen Bevölkerung abstechen.

Es ist nun von Interesse, dass ganz neuerdings auch einige jüdische Dorfansiedelungen in Anatolien entstanden sind, und zwar wurden die Kolonieen, bis auf eine bulgarische, aber wieder aufgegebene Ansiedelung, sämtlich von rumänischen Juden begründet.

Ein wesentlicher Unterschied zwischen diesen jüdischen und den mohamedanischen Kolonieen besteht nun darin, dass letztere fast ausschliesslich aus Ackerbauern bestehen, die schon von Kindesbeinen an mit Hacke und Pflug umzugehen gewohnt sind; ferner bringen die meisten der mohamedanischen Kolonisten etwas Geld mit, einerseits ihre Ersparnisse und andererseits dasjenige, was sie durch planmässigen und langsamen Verkauf ihrer bisherigen Ländereien und Häuser, sowie des lebenden und toten Inventars flüssig machen konnten. Auch werden häufig einige der angesehensten Leute des Dorfes vorher nach Anatolien geschickt, um passende Ländereien auszusuchen und dort die zum Empfange nötigen Vorbereitungen zu treffen; trotzdem pflegen die meisten Ansiedelungen der Muhadjirs in den ersten Jahren schwere Zeiten durchzumachen, das Elend ist häufig infolge Verpassens der ersten Ernte und durch gouvernementale Scherereien sowie Nichteinhalten der Versprechungen gross, und erst allmählich beginnen die Dörfer aufzublühen.

Ganz anders begann die jüdische Kolonisation. Vor allem waren es keine gelernten Ackerbauer; denn seit dem rumänischen Gesetz über die Fremden*) vom 7. April 1881 waren die Juden daselbst auf dem Lande so gut wie rechtlos; sie besitzen nicht mehr das Recht des beständigen Aufenthaltes in den Dörfern und auf dem Lande. Sie können jederzeit wie Landstreicher ausgetrieben werden und dürfen weder Grundbesitz noch Häuser, noch sonstige Immobilien auf dem Lande erwerben. Noch ein Cirkular eines der liberalen Minister Rumäniens an die Distriktspräfekten vom Juni 1896 bestimmt, dass die Erlaubnis für Fremde, sich in den Gemeinden niederzulassen, so alt sie auch sein mag, immer durch eine Abstimmung des Gemeinderats aufgehoben werden kann. Es ist demnach kein Wunder, dass die aus ca. 250 000 Seelen bestehende jüdische Bevölkerung Rumäniens allmählich fast ganz in die Städte gezogen ist, wo infolge des Ausschlusses derselben von vielen Gewerben und durch den kaum erträglichen Kampf ums Dasein ein in den traurigsten Verhältnissen vegetierendes Proletariat entstanden ist. Trotzdem wissen manche dieser Kolonisten wenigstens etwas mit dem Pfluge umzugehen, da sie sich in Rumänien häufig zur Zeit der Ernte in den Dörfern als Hilfsarbeiter vermieten; der grösste Teil derselben besteht aber aus Handwerkern niedrigsten Kenntnisgrades, Tagelöhnern und sogenannten Luftmenschen, d. h. Leuten, deren Existenz in der Luft schwebt, die selbst nicht wissen, wovon sie am nächsten Tage leben.

Wie kommen nun solche Leute dazu, Ackerbaukolonieen zu gründen, wie haben sie es anzufangen, dies überhaupt durchzusetzen, und was sind die Erfolge?

Es ist das in der That ein nationalökonomisch und, wenn man will, auch politisch interessantes Problem, und da Verfasser durch Zufall mit dem Schicksal dieser unglücklichen Leute bekannt geworden ist und sich redlich bemüht hat, das Schifflein dieser Kolonisation durch die schwere

*) Unter Fremden sind im rumänischen Gesetzbuch fast ausschliesslich die Juden zu verstehen, wie auch die ganze Fremdengesetzgebung nichts weiter ist als eine Umgehung des Artikels 44 des Berliner Unabhängigkeitstraktates, nach welchem konfessionelle Unterschiede keinen Grund zur Ausschliessung vom Genusse der bürgerlichen und politischen Rechte bilden dürfen.

Brandung der Hindernisse und des Elends in ein ruhigeres Fahrwasser hinüber zu steuern, so glaubt er auch berufen zu sein, hier den Gang der Kolonisation in wenigen Strichen zu skizzieren.

Der innere Grund dieser Kolonisation ist, wie schon hervorgehoben, die immer härtere Formen annehmende Entrechtung der Juden in Rumänien, d. h. ihre politische, moralische, soziale und ökonomische Unterdrückung, deren schliessliches Resultat ein allgemeiner Auswanderungswunsch unter der rumänischen Judenheit ist. Die spezielle Veranlassung der plötzlich akut werdenden Emigrationsbewegung war die ökonomische Krise in Rumänien infolge der Missernte im Jahre 1899, welche durch Schwächung der Kaufkraft der Bevölkerung gerade die Ärmsten am meisten dem Elend preisgab. Bekannt ist, wie im Frühling 1900 geradezu ein Auswanderungstaumel die rumänischen Juden ergriff, wie sie in Scharen nach Cypern, nach Ägypten, nach Palästina zogen, wie sie in solchen Massen nach Wien kamen, dass sie von dort zwangsweise wieder zurückbefördert wurden, wie andere Gruppen nach Argentinien, nach den Vereinigten Staaten, nach dem Kap, einige auch nur bis London, Paris, Brüssel u. s. w. gelangten.

Tausende und Abertausende rüsteten sich zum Aufbruch, Scharen von jungen Leuten zogen zu Fuss durch das Land, und die meisten wären sicher im Elend verkommen, wenn nicht eine schleunige Hilfsaktion hierzu gebildeter Komitees der westlichen Länder unter der Ägide der Alliance israélite diese Bewegung zum Stillstand gebracht hätte; viele der Emigranten wurden weiter befördert, die Untauglichen zurückgebracht, in Rumänien selbst wurden Volksküchen errichtet, Wohnungszuschüsse wurden verteilt, den Handwerkern und Kaufleuten, die ihre Berufe schon aufgegeben hatten, wurden Vorschüsse zur abermaligen Etablierung gegeben, kurzum, es wurde eine weitgehende Hilfsthätigkeit entfaltet, die infolge der halben Missernte des Jahres 1900 auch noch im folgenden Jahre fortgesetzt werden musste. Nach dem Urteil des Sachverständigen, der Rumänien bereiste und überall Lokalkomitees begründete, waren etwa 100 000 Personen hilfsbedürftig, und wenn auch die hierfür zusammengebrachten Summen wohl eine Million Mark überstiegen, so kann man sich doch denken, dass die Gelder nicht im entferntesten genügten, um dem Elend wirklich Einhalt zu thun; überhaupt wird und kann dies niemals gelingen, so lange die inneren Ursachen weiter bestehen. Es bleibt demnach auch die Auswanderungstendenz unter den rumänischen Juden bestehen, und die Hauptaufgabe der Wohlthätigkeitsvereine wird dauernd die sein müssen, die akute und ungeregelte Emigrationsbewegung in eine chronische und gut geleitete umzuwandeln.

Wie nach Cypern und Palästina, so wandte sich nun auch ein Auswandererstrom nach Anatolien. Es war ein Kaffeewirt aus Tuldscha in der rumänischen Dobrudscha, namens Chaskel Schwarz, der als der Pfadfinder dieser Kolonisation zu bezeichnen ist. Er hatte als Dragoman eines Ingenieurs der anatolischen Eisenbahn Gelegenheit gehabt, das Land kennen zu lernen, und da er, wie fast alle älteren Bewohner der Dobrudscha, die ja bis 1878 eine türkische Provinz war, auch türkisch sprach, so kannte er auch die Sitten der Türken und die Methoden der Ansiedelung der mohamedanischen Muhadjirs. Da die Mohamedaner Rumäniens, die besonders in der Dobrudscha damals in Masse ansässig waren, gleichfalls, wenn auch nicht in dem Grade wie die Juden, von den rumänischen Beamten bedrückt wurden, hatte schon seit Jahren eine Auswanderungsbewegung unter ihnen Platz gegriffen, und als nun die Missernte des Jahres 1899 ihre Not vergrösserte, nahm auch die Auswanderung derselben zu. Mit einer solchen Auswanderergruppe fuhren nun 21 Familien sowie 38 junge Leute jüdischen Stammes aus Tuldscha, zusammen 160 Leute, unter Führung des oben genannten Chaskel Schwarz nach Konstantinopel, in der Hoffnung, gleichfalls auf Kosten des türkischen Muhadjirfonds angesiedelt zu werden. Die meisten waren so arm, dass sie nicht einmal die 6—7 Mark der Überfahrtskosten von der Donaumündung nach dem Bosporus erschwingen konnten, und von wohlhabenderen Landsleuten unterstützt werden mussten.

In Konstantinopel wurde ihnen ihr Gesuch von der Mudhadjir-Kommission bewilligt, und ausserdem erhielten sie, als sie sich zur grossen Verwunderung der türkischen Behörden als vollständig subsistenzlos erwiesen, infolge eines Telegramms an den Sultan aus seiner Privatschatulle einen Laib Brot per Kopf. Sie wurden dann, wie es gewöhnlich mit den Muhadjirs geschieht, zu Schiff nach Ismid am Marmarameer übergeführt und am nächsten Tage per Bahn nach Angora, wo sie in einer Karawanserei vorläufig untergebracht wurden. Schliesslich erhielten sie Land auf einer Sultansdomäne nahe bei Beylik-Ahur, an der Bahn zwischen Eskischuhr und Angora, etwa 60 Kilometer von ersterer Stadt entfernt. Eine Zeit lang erhielten sie täglich ein Laib Brot, später anstatt dessen 30 Para, etwa 12 Pfennig per Kopf, was gerade zur Fristung des Lebens genügt, ferner wurde ihnen ausnahmsweise von der Liste civile ein grösseres Darlehen von fast 18 000 Mark gewährt zur Installierung für sich und für nachfolgende ca. 100 Familien, die gleichfalls dort angesiedelt werden sollten. Als Land erhielten sie vorläufig 20 Donum (etwa 2 ha) per Familie zugeteilt, jedoch mit der Erlaubnis, später so viel Land in Besitz zu nehmen, als sie bebauen würden.

Das war mitten im Winter 1899/1900. Unterdessen kamen neue Zuzügler, die ersten primitiven provisorischen Hütten wurden gebaut, Vieh und Ackergeräte wurden angeschafft, und es ging alles ganz gut, bis nur allzu früh das Geld auf die Neige ging. Ob hierbei, wie behauptet wird, Unterschlagungen vorkamen, lässt sich natürlich nicht mit Sicherheit feststellen; viel Geld wurde jedenfalls durch den Unverstand der Leute verschwendet; auch wurde bei dem Mangel jeder Organisation viel Vieh, namentlich sämtliche Pferde, angeblich von Tscherkessen gestohlen. Sicher ist aber, dass selbst bei der allersparsamsten Verwaltung die 18 000 Mark unter keinen Umständen hätten genügen können, um 140 Familien, also ca. 700 Seelen, dauernd zu installieren.

Die Nachricht von der Grossmut des Sultans hatte sich natürlich wie ein Lauffeuer in Rumänien verbreitet, die Kolonisationslust der armen Phantasten nahm daraufhin geradezu lächerliche Dimensionen an, überall bildeten sich unter den Handwerkern und Tagelöhnern Emigrationsgesellschaften, sog. „Grup israelit agricol de emigrare in Anatolia" mit schönen Kautschuk-Stempeln und hochtrabenden, zuweilen sogar gedruckten Prospekten; aber die meisten dieser Gesellschaften bestanden aus armen Schluckern, die sich in dem Gedanken an die Gnade des Sultans berauschten und alle von einer rosigen Zukunft als Grundbesitzer träumten.

Das türkische Muhadjir-Komitee hatte zu jener Zeit viel Arbeit und viel Verdruss, alle die Petenten zu befriedigen Eine grosse Gruppe Israeliten, namentlich aus Botosani in der Moldau stammend, erhielt Regierungsland an einer ausgesucht guten Stelle, in der Gegend des alten Gordion, der Hauptstadt Phrygiens, am Einfluss des Pursak in den Sakaria,

direkt an der Eisenbahn, halbwegs zwischen Eskischehir und Angora; hier siedelten sich etwa 50 Familien mit 225 Seelen an, während weitere 50 Familien erwartet wurden. Andere Gruppen zogen die Pachtung von Privatländereien vor, z. B. versuchten sich 35 Familien bei Tschelikli weiter nach Angora zu an der Bahn anzusiedeln, dort sollten auch die benachbarten Güter den Kolonisten zur Verfügung gestellt werden mit Raum für 500 Familien. Wieder eine andere Gruppe siedelte sich $1^1/_2$ Stunden von Angora auf einem Gut der in Kairo lebenden Witwe des früheren Valis von Angora an, und zwar waren es etwa 45 Familien mit 183 Seelen, die sich dorthin wandten; diese Gruppe umfasste auch einige gebildete Leute, Fabrikanten, Techniker etc.; weitere 40—60 Familien sollten nachkommen. Eine andere grosse Gruppe von 100 etwas wohlhabenderen Leuten mit angeblich (?) einem Vermögen von 1500—50000 Francs per Familie hatte gleichfalls Emissäre geschickt, um wegen Überlassung von Ländereien für eine „Musterkolonie" mit der türkischen Regierung zu verhandeln. Die Bewegung griff nach Bulgarien hinüber, und auch in Sofia hatte sich ein Komitee gebildet und Terrain bei Kefkend am Schwarzen Meer erhalten, wo sich 50 Familien mit ca. 250 Seelen ansiedelten. So befanden sich im April und Mai des Jahres 1900 etwa 300 Kolonistenfamilien in Anatolien, und hätten sich ihre Wünsche auch nur im entferntesten erfüllt, so wäre die Zahl bald bis auf 1000 Familien angewachsen.

Die Sache kam aber anders. Als die türkische Regierung sah, dass es sich um lauter unterstützungsbedürftige Leute handelte, deren Kenntnis im Ackerbau gering und deren Ansprüche an den ohnehin nicht gerade gefüllten Geldsäckel der Regierung gross waren, als fortwährend neue subsistenzlose Auswanderermassen nach Konstantinopel kamen und kein Ende abzusehen war, verbot sie den türkischen Konsuln in Rumänien, die Pässe der jüdischen Emigranten zu visieren, und lehnte Unterhandlungen in Bezug auf Überlassung von Terrains fernerhin ab; auch Vorschüsse wurden nicht weiter bewilligt. Wie recht die türkische Regierung handelte, erkennt man an den nun folgenden Ereignissen.

Schon nach ganz kurzer Zeit wurde das Elend der bereits nach Anatolien übergesiedelten Kolonisten gross; nachdem die Leute ihre geringen Barmittel, meist sogar schon auf der Reise, verzehrt hatten, sassen sie nun ohne Obdach, ohne Ackergerät, ohne Vieh und ohne Brot auf ihrer so schön erträumten eigenen Scholle; sie behaupteten zwar, sie wollten das Land mit ihren Nägeln bearbeiten und mit ihren Thränen bewässern, aber sie vergassen, dass die Thränen salzig sind, und dass sie längst verhungert sein würden, bis ihre Nägel die richtige Länge erreicht haben würden, um als Pflugschar dienen zu können.

Das ist ungefähr die Situation, die ich vorfand, als ich am Schluss einer Frühlingsreise in den Orient in Konstantinopel eintraf. Auf die traurige Situation der neuen Kolonisten aufmerksam gemacht, beschloss ich, wenigstens eine der Kolonieen selbst zu besuchen, sowie in Eskischehir Erkundigungen einzuziehen. In Caraja bei Beylik-Ahur fand ich nun die Kolonie in der denkbar traurigsten Lage; viele der Kolonisten trieben sich, nach Verdienst herumlungernd, auf den Strassen von Eskischehir herum; die Leute, die in Caraja selbst waren, nunmehr noch ca. 117 Familien, sahen abgemagert und vergrämt aus, sie wohnten teils in Erdlöchern, teils unter Dächern aus Schilf, Matten oder Lumpen der allerprimitivsten Art. Die wenigen, die Vieh und Wagen besassen, hatten sich freilich Holz vom Walde geholt und bauten nun halb in die Erde gegrabene, mit Schilf bedeckte Hütten, aber es hatte die Nacht vorher fortwährend geregnet, so dass in den noch unvollendeten Hütten kein trockener Fleck vorhanden war, und manche mehr kleinen überdachten Teichen ähnelten als menschlichen Behausungen. Saatgetreide



Fig. 1. Unfertige Grubenhütte der Kolonisten von Caraja.

hatten die wenigsten Kolonisten, andere hatten keine Pflüge und Eggen, das von der Kolonie als Ganzes angekaufte Vieh war ganz ungleichmässig verteilt, die Dorfregierung, der Mukthar (der staatlich anerkannte Dorfschulze) und das sog. Komitee waren in Parteiungen zerfallen und ohne Einfluss, und die misera plebs traute dem Komitee überhaupt nicht, zumal da jetzt das Vieh successive verkauft werden musste, um Nahrungsmittel dafür anzuschaffen, wobei Durchstechereien leicht möglich waren; kurz, es war ein ganz trostloser Zustand. Aber trotzdem waren die meisten nicht ohne Hoffnung, freilich wohl nur, weil sie vermuteten, dass ich ein Emissär der europäischen Wohlthätigkeitsvereine sei, abgesandt, um ihre Lage zu untersuchen und ihnen zu helfen. Sie schilderten mir daher auch das Land als ein Paradies, trotzdem sie merken mussten, dass ich, von den Bahnbeamten instruiert, genau wusste, dass die Gegend im Sommer ein berüchtigter Fieberherd sei.

Da mir viele der Leute einen ganz guten Eindruck machten, auch ihre Leistungen in Bezug auf Ackerung für Anfänger nicht so schlecht waren, so beschloss ich, das meinige für die armen Teufel zu thun. Da ich selbst keine Zeit mehr hatte, liess ich meinen Reisegefährten mit etwas Geld zurück, um auch die anderen Kolonieen zu besuchen und ihnen wenigstens Saat und die allernotwendigsten Geräte und Materialien zu verschaffen. In die Heimat zurückgekehrt, versuchte ich dann Wohlthätigkeitsgesellschaften für die Kolonieen zu interessieren, was auch insofern von Erfolg gekrönt wurde, als ein in orientalischer Landwirtschaft bewanderter Fachmann auf Kosten der Jewish Colonization Association dorthin gesandt wurde. Derselbe blieb den Sommer über da, berichtete zuerst in ganz zufriedenstellender Weise, als aber dann die Fieberzeit herankam und unter den schlecht genährten und unter mangelhaften Schutzdächern wohnenden Leuten eine grosse Anzahl Opfer forderte, verzagte er an der Zukunft sämtlicher Kolonieen bis auf Kefkend. Er erhielt hierauf den Befehl, die Kolonieen aufzu-

lösen und die Leute nach Rumänien zurückzusenden; das ging aber nur bei denjenigen, die sich nicht oder noch nicht als Muhadjirs hatten einschreiben lassen, und da die Leute sich grossenteils sehr an die Scholle attachiert hatten, so suchten viele noch in jener Zeit die Einschreibung zu erlangen, nur damit sie nicht fortgesandt werden könnten; die Muhadjirs sind nämlich gesetzlich gezwungen, mindestens ein Jahr an Ort und Stelle zu bleiben. Trotzdem gelang es allmählich, eine Menge Leute zurückzusenden; Tschelikli wurde ganz geräumt, Dabkis grossenteils, nur 11 Familien versuchten mit ihren eigenen beschränkten Mitteln dort zu bleiben; schliesslich wurde auch Kefkend fallen gelassen, so dass nur noch in Caraja und Sazelar grössere Mengen von Kolonisten verblieben. Da ihnen nur Nahrungsmittel, aber keinerlei Inventar und Saatgut gegeben wurde, da man ihnen sogar bei Strafe der Nahrungsentziehung verbot, für das nächste Jahr zu pflügen, es ja auch für sie unnütz gewesen wäre, da sie nach Beendigung des Jahres doch fortgesandt zu werden erwarteten, so verharrten die Kolonieen in einem Zustande der Lethargie.

Mir that es aufrichtig leid, diese meiner Ansicht nach hoffnungsreiche Kolonisation so sang- und klanglos beendet zu sehen, und da ich mir eine bessere Meinung von dem Lande gebildet hatte, auch in den Berichten der Sachverständigen allerhand Widersprüche zu entdecken glaubte, so sandte ich im Hochsommer meinen eigenen Sachverständigen, einen praktischen und auf der Berliner landwirtschaftlichen Hochschule auch theoretisch ausgebildeten Landwirt, zur Berichterstattung und zum eventuellen Eingreifen nach Anatolien. Als seine Berichte nicht ungünstig lauteten, beschloss ich, in Sazelar einen kleinen Versuch mit 10 Familien zu machen, sowie auch die 11 Familien von Dabkis mit dem Notwendigsten zu unterstützen. Meine Bemühungen glückten einigermaassen, an die Familien von Sazelar gliederten sich allmählich weitere 10 Familien an, in Dabkis kamen 3 Familien hinzu, so dass, als ich im Frühling 1901 Anatolien abermals besuchte, doch schon zwei kleine, meist aus provisorischen Hütten bestehende Dörfchen, mit Vieh und Ackergeräten einigermaassen ausgerüstet, vorhanden waren; auch hatten die Kolonisten schon ordentlich den Acker bestellt, in Dabkis etwa 136 Hektar, in Sazelar, wo die Anschaffung von Vieh, Hüttenbau etc. die Herbstbestellung unmöglich machte, waren es immerhin doch noch 50 Hektar.

Caraja war am unglücklichsten daran, die Wohlthätigkeitsgesellschaft hatte ihren Beamten fortgenommen, als keine Leute mehr fortgesandt werden konnten, die Kolonisten hatten weder zu leben, noch durften sie als Muhadjirs den Ort verlassen; viele waren freilich nach Eskischehir geflohen, um sich dort bei der Eisenbahn oder sonstwie etwas Unterhalt zu erwerben, aber Inlandpässe zur Reise nach Smyrna und Konstantinopel konnten sie daselbst nicht erlangen, und nur einzelne junge Leute vermochten sich zu Fuss nach der Küste hin heimlich durchzuschlagen.

Man hätte nun erwarten sollen, dass die Leute freigelassen würden, nachdem das erste Muhadjir-Jahr verflossen war, aber der Bey, der die Sultansdomänen verwaltete, behauptete, dass es erst geschehen könne, nachdem die 18 000 Mark dem Sultan zurückerstattet seien, und die Muhadjir-Kommission in Konstantinopel erklärte auf meine Anfrage, dass auch das nichts nütze; die Leute seien durch ein spezielles Irade (einen persönlichen Erlass) des Sultans auf seine Güter gesetzt und könnten nur durch ein anderes Irade entlassen werden. Nun war Holland in Not, wie konnte ich hoffen, als gänzlich unbekannte und einflusslose Privatperson ein Irade, einen persönlichen Erlass des Sultans, zu erreichen? Ich sandte eine Petition, erlangte auch eine Audienz bei dem ersten Sekretär des Sultans, telegraphierte und liess die die Kolonisten an den Sultan telegraphieren und um Gnade flehen. Ich erhielt auch die schönsten Versprechungen, es sei die allereinfachste Sache von der Welt, am nächsten Tage würde das Irade dem Sultan zur Unterschrift vorgelegt werden, ich wartete und wartete, bis schliesslich meine Zeit um war, — die Unterschrift ist bis heute nicht eingetroffen, und zweifellos hat der Sultan nie etwas von der Sache erfahren.

Unterdessen konnte man die Leute dort nicht verhungern lassen. Da ich selbst durch die Unterstützung der Kolonisten von Sazelar und Dabkis finanziell stark in Anspruch genommen war, suchte ich andere für die Kolonie Caraja zu interessieren, schliesslich gelang es denn auch, so viel Gelder zusammenzubringen, um den Versuch wagen zu können, auch



Fig. 2. Grubenhütte der Kolonisten in Caraja.



Fig. 3. Deckenhütte der Kolonisten in Caraja.

Caraja zu halten. Ein deutscher Landwirt, den ich im Frühling mit nach Anatolien genommen hatte, war dort geblieben und installierte die tauglichen Kolonisten; bald gelang es auch, die in der Stadt Eskischehir festgehaltenen, zur Kolonisation untauglichen Elemente fortzusenden, etwa 40 Familien, während nicht weniger als 53 Familien in Caraja installiert werden konnten. Auch Sazelar hatte sich unterdessen durch Zuzug von Verwandten aus Rumänien und einigen Familien aus Eskischehir auf 28 Familien gehoben, Dabkis war auf 19 Familien gestiegen, so dass augenblicklich wieder ca. 100 Familien mit etwa 500 Seelen in den drei anatolischen Kolonieen leben. Die aufgegebene Kolonie Kefkend wurde nicht wieder reorganisiert, was auch nicht nötig ist, da die bulgarischen Juden bei weitem nicht so unterdrückt werden wie die rumänischen.



Fig. 4. Zelthütte der Kolonisten in Caraja.



Fig. 5. Mattenhütte der Kolonisten in Caraja.

Die Malaria erwies sich in diesem Jahre infolge besserer Wohnungen und besserer Ernährung, einiger hygienischer Maassregeln und rechtzeitiger Chiningaben selbst in Caraja als bei weitem nicht so gefährlich, wie man nach den Erfahrungen von 1900 annahm; während in jenem Jahr mindestens 28 Todesfälle der Malaria oder der Kombination von Malaria und schlechter Ernährung zugeschrieben wurden, so hatte Caraja in diesem Jahre keinen einzigen Todesfall an Fieber zu beklagen. Die Leute sind nach den Berichten der Administratoren in sämtlichen Kolonieen fleissig bei der Arbeit, die Zahl der untauglichen Elemente ist eine sehr geringe, und es ist zu hoffen, dass, wenn die nächste Ernte nicht missrät, sämtliche drei Dörfer schon im Herbst auf eigenen Füssen stehen oder doch nur noch ganz geringe Vorschüsse erfordern werden.

(Schluss folgt.)

Deutsches Kabel nach Ostasien.

Von Major a. D. Max Schlagintweit (München).

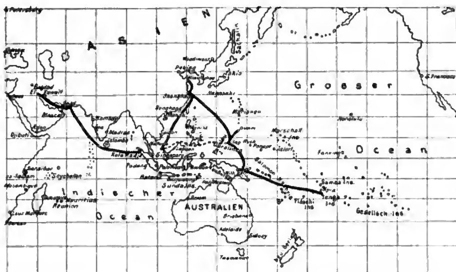
Sowohl der Burenkrieg wie die chinesischen Wirren haben deutlich gezeigt, wie sehr alle Nationen unter dem Umstande zu leiden haben, dass sich die grossen Weltkabellinien fast ausschliesslich in englischem Besitze befinden. Wenn es auch nur englische Privatgesellschaften sind, welche die Kabellinien in Betrieb und Verwaltung haben, so stehen jene doch durch Verträge ihrer Regierung, so wie sie es verlangt, vollkommen zur Verfügung, und so hat es England ganz in der Hand, den Verkehr Deutschlands oder Frankreichs, Belgiens, Hollands mit seinen Kolonieen zu kontrollieren und eventuell vollkommen zu unterbinden — ein Zustand, der für die Dauer unerträglich ist. Daher auch der Ruf in allen diesen Ländern nach eigenen Kabellinien, zum mindesten nach Befreiung vom englischen Kuratell!

Für uns muss nächst eigener Kabelverbindung nach unseren afrikanischen Kolonieen — worüber Dr. Lenschau in seiner vortrefflichen Abhandlung: „Deutsche Seekabel", Berlin 1900, eingehende Vorschläge macht — eine Kabelverbindung nach Ostasien, nach unserem Pachtgebiet Kiautschou, nach unseren Besitzungen in der Südsee als in unserem dringenden Interesse liegend bezeichnet werden.

An der ostasiatischen Küste haben wir bereits ein kurzes Küstenkabel, Shanghai — Kiautschou (950 km Kabel), im Herbst 1900 von der „Deutsch-Atlantischen Tele-

graphengesellschaft“ mit dem ersten deutschen Kabeldampfer „von Podbielski“ gelegt.*) Von Shanghai geht das Kabel der dänischen Grossen Nordischen Telegraphengesellschaft über Nagasaki nach Wladiwostok und von hier führt der russisch-sibirische Landtelegraph weiter, so dass also damit bereits eine von der englischen Aufsicht freie — wenn auch nicht ganz sichere — Linie nach Ostasien gegeben ist.

In der Südsee sind wir in der günstigen Lage, von Tsingtau über die Karolinen (Yap), Kaiser Wilhelmsland (Friedrich Wilhelmshafen) bis Samoa ein Kabel mit rein deutschen Stationen legen zu können. Nun sind bereits die Amerikaner an der Arbeit, ein Kabel von S. Francisco über Hawaï—Guam nach Manila zu verlegen; es braucht also deutscherseits von den Karolinen aus nur ein kurzes Anschlussstück nach Guam gelegt zu werden, um auch mit amerikanischer Hilfe eine zweite, von England unabhängige und vollkommen sichere Leitung nach Ostasien zu erhalten — eine Verbindung, die sich vielleicht noch billiger stellen wird als der bisherige Weg.



Einer ferneren Zukunft muss es überlassen bleiben, ein deutsches Pacific-Kabel von Samoa aus, das sich mehr und mehr zum Mittelpunkt des Handels im Stillen Ozean entwickeln wird, nach der amerikanischen Küste auszubauen. Für ein rein deutsches Kabel nach Ostasien machen besonders die Niederlande Stimmung, indem auch sie um jeden Preis von dem drückend empfundenen englischen Kuratel befreit sein wollen und für den Anschluss ihres Kabels durch Niederländisch-Indien an ein deutsches Kabel eintreten. Durch Sumatra, Java, Bali, Lombok geht bereits ein niederländisches Land- bezw. Seekabel, von Banjuwangi an der Balistrasse ein Kabel nach Mangkassar auf Celebes, das bis Ambon verlängert werden soll; ebenso soll von Palembang auf Sumatra ein Kabel über Banka nach der Nord-Natuna-Insel gelegt werden. Anschlusspunkte für ein deutsches Kabel wären also: das Nordende von Sumatra (Kota-Radja),**) die Natunainsel, Ambon. Von der Natunainsel kann ein deutsches Kabel entweder direkt nördlich nach Shanghai oder östlich nach den Karolinen geführt werden (Entfernung beiderseits ca. 3500 km), von Ambon nach Neu-Guinea (Friedrich Wilhelmshafen, Entfernung 2600 km).

Wie kommen wir aber nach Sumatra? Meines Erachtens am einfachsten durch den Persischen Golf, von Kazima aus, dem Endpunkt des deutschen Bahntelegraphen der Bagdadbahn, deren Bau ja bekanntlich einer deutschen Gesellschaft durch kaiserliches Iradé seit November 1899 feierlichst konzessioniert ist.*)

Kazima, an der Nordküste des vortrefflichen Hafens von Kueït gelegen, ist somit als Kabelstation (nebenbei auch als Kohlenstation) für uns von ausserordentlichem Werte, worauf ich schon in meiner Studie: „Deutsche Kolonisationsbestrebungen in Kleinasien“ (München 1900 bei Wolf & Sohn) hingewiesen habe, wie auf die Gefahr, die uns von Seite Englands für unsere Interessen daselbst drohen dürfte. Wie sehr haben die jüngsten Ereignisse meinen Befürchtungen Recht gegeben! Der Leser wird sich wohl an die alarmierenden Nachrichten erinnern, welche im Oktober v. J. (1900) in der ganzen deutschen Presse über die englischen Umtriebe im Persischen Golf die Runde machten. Es handelte sich dabei im wesentlichen um die Unterstützung der Auflehnungsbestrebungen des arabischen Scheiks der Oase von Kueït, Mobarek, gegen die von Recht bestehende ottomanische Oberhoheit. England passt es nämlich durchaus nicht, wenn Kueït unter der Herrschaft des Sultans steht, da sich ja alsdann nach Vollendung der Bagdadbahn der deutsche Handel auf der neuen Weltverkehrsstrasse ungehindert weiter entwickeln wird, während dem unter englischer Kontrolle ein kräftiger Riegel vorgeschoben werden könnte! Der grösste Teil unserer an die Bagdadbahn geknüpften Erwartungen würde zu Schanden werden, wenn England — oder eine andere fremde Macht — auf diesen Endpunkt der Bahn die Hand legt.**) Darum dürfen wir sicher annehmen, dass solchen Gelüsten vor allem von deutscher Seite ein kräftiges „Hände weg“ zugerufen wird. In der That sind die Engländer diesmal nicht zu ihrem Ziele gekommen; aber aufgegeben haben sie ihre schlauen Pläne gewiss nicht. So meldet die Kölnische Zeitung vom 18. Dezember 1901 direkt

*) Diese Gesellschaft wurde am 21. Februar 1899 mit einem Kapital von 20 Millionen Mark gegründet; der Sitz der Gesellschaft, welcher die Herren Moll und Guilleaume als Direktoren vorstehen, ist Köln am Rhein; sie ist Mitgründerin der Firma „Norddeutsche Seekabelwerke, Aktiengesellschaft“, deren ausgedehnte Fabrik-Anlagen sich in Nordenham befinden.

**) Dr. Pflüger berichtet in seinem neuen Reisewerk „Smaragdinseln der Südsee“, dass auf der in nächster Nähe bei Kota Radja liegenden Insel Poloweh die Holländer eine Kohlenstation angelegt haben, die zum grossen Verdruss der Engländer von fremden Kriegsschiffen benutzt wird. Überhaupt besteht die Absicht, aus Poloweh, das einen guten Hafen und neue Docks besitzt, einen Konkurrenzplatz gegen Singapore und Penang zu machen.

*) Siehe meinen Aufsatz in der Zeitschrift „Überall“, Jahrgang 1901, No. 24 und 25: „Die Bagdadbahn“. Nunmehr hat die türkische Regierung auch die verlangte Kilometer-Garantie (16500 Frs.) zugestanden (Kaiserl. Iradé vom 16. Januar 1902).

**) Vergl. den Aufsatz von Dr. Rohrbach in No. 2 dieser Zeitschrift: „Deutschlands Interessen am Persischen Golf. Kuweit.“ S 24, 4. Absatz, und Schlusssatz!

„dass der Kapitän eines englischen Kriegsschiffes den Scheik von Mobarek aufforderte, die türkische Flagge, die bisher am Lande in Kueït, sowie auf den Schiffen wehte, niederzuholen!“ Die Pforte erhob in London Vorstellungen — mit welchem Erfolg, wird abzuwarten sein! Darum videant consules!

Um nach dieser Abschweifung wider auf unsere Kabellinie zurückzukommen, wäre zu bemerken, dass ein direktes Kabel Kazima—Gwatar—Kota Radja, mit fast 7000 km Länge, wozu noch 700 km Zugabe für slack*) kämen, die für ein Kabel gestattete Länge wesentlich überschreiten würde; es ist daher erforderlich, dass an der persischen Küste, etwa in Dschask, oder näher an der Grenze von Britisch-Beludschistan, etwa bei Gwatar, angelegt wird. Ein weiterer günstiger Haltepunkt wäre an der Westküste Vorderindiens die portugiesische Besitzung Goa — wenn nicht England die Hand auf derselben, wie auf allen portugiesischen Kolonieen, hätte. (Auch an der Ostküste von China findet sich eine portugiesische Besitzung, Macao, die ein sehr günstiger Anlegepunkt für das schon erwähnte deutsche Kabel Natuna—Shanghai wäre; doch geht's mit Macao vor der Hand ebenso wenig wie mit Goa.)

Was die Kosten der Anlegung eines solchen ostasiatischen Kabels betrifft, so beziffern sich dieselben für die Linie: Kazima—Gwatar—Kota Radja; Natuna—Shanghai—Yap—Friedrich Wilhelmshafen—Samoa bei einer Gesamtausdehnung von ca. 20000 km, wozu noch 2000 km slack zu rechnen sind, zu rund 50 Millionen Mark. Um einen solchen Betrag müsste also die bereits bestehende Deutsche Transatlantische Telegraphengesellschaft vermehrt werden, oder es wäre eine neue deutsche ostasiatische Kabelgesellschaft zu gründen.

Wie wir sehen, sind alle grossen transozeanischen Kabelverbindungen in den Händen von Privatgesellschaften, und auch wir sind mit einer solchen diesem Beispiele gefolgt. Wir haben damit einen Weg betreten, den andere Nationen, die Engländer und Amerikaner voran, schon längst zu ihrem grössten Vorteil eingeschlagen haben. Es ist höchste Zeit, dass auch wir uns immer mehr daran gewöhnen, dass nicht alle Einrichtungen vom Staate ausgeführt werden müssen. Der Staat erfüllt seine Aufgabe vollkommen, wenn er den privaten Unternehmungen seinen mächtigen Schutz verleiht, die notwendige diplomatische Unterstützung giebt, wo es sich um Unternehmungen handelt, die in fremdes Gebiet eingreifen, wie dies ja beim Kabelbetrieb der Fall ist, wenn der Staat eine finanzielle Beihilfe leistet. Alles andere lässt sich mit eigener Kraft ausführen. Ein Beispiel solcher eine Staatsunterstützung erhaltenden Privatunternehmungen haben wir übrigens auch schon seit längerem in unseren grossen transozeanischen Dampfergesellschaften, der Hamburg-Amerika-Linie, die ihren Platz als grösste Reederei der Welt schon seit Jahren behauptet, des Norddeutschen Lloyd, der Deutsch-Ostafrika-Linie, der Deutschen Australischen Dampfschiffahrt-Gesellschaft, der Levante-Linie, alles reine Unternehmungen von Privatgesellschaften, die aber doch auch im Interesse und Dienste des Staates arbeiten, dafür dessen Schutz hinter sich haben und vom Staate subventioniert werden.

Auch die englischen Privatkabelgesellschaften erhalten vom Staate ohne Ausnahme sehr bedeutende Unterstützungen. So erhalten — nach Lenschau — die Eeastern Telegraph Company für ihr neues Kabel Gibraltar—Kapstadt auf 10

*) Unter slack versteht man den Verlust, den ein Kabel für eine gegebene Länge durch den unebenen Meeresgrund erleidet.

Jahre 175000 M., die African Direct Telegraph Company für ihre Linien an der afrikanischen Westküste 38000 M. jährlichen Zuschuss; ausserdem steuern noch die Kolonieen sehr beträchtliche Geldmittel bei; so bekommt z. B. die Eastern Company für das neue Kabel nach dem Kap jährlich 120000 M von der Kapkolonie, 33000 M. von Natal, 12000 M. von Britisch-Südafrikanischen Gesellschaft. Die französische Regierung zahlt der Société des câbles télégraphiques in Paris jährlich 640000 M. für ihr neues atlantisches Kabel. Die Deutsch-Atlantische Telegraphengesellschaft erhält vom Reich für die Benutzung des Kabels während der 40jährigen Konzessionsdauer eine feste Vergütung von 1,4 Millionen Mark jährlich; dafür bezieht das Reich die Gebühreneinnahmen aus den Kabelorten, welche für den Verkehr zwischen Deutschland und dessen Hinterländern einerseits, und Nordamerika und dessen Hinterländern andererseits aufkommen, bis zum Betrage von jährlich 1,7 Millionen Mark. Beide Teile, das Privatkapital, wie der Staat, finden bei diesen Abkommen ihre Rechnung. Was die Rentabilität der Kabellinien anlangt, so möge bemerkt werden, dass in England die Kapitalsbeteiligung bei Kabelgesellschaften als ein sehr lukratives Geschäft gilt, bei dem sich viel Geld verdienen lasse.

Als eine unerfreuliche Thatsache für die Neuanlage von Kabellinien ist zu verzeichnen, dass die beiden Hauptkabelstoffe, Kupfer und Guttapercha, in der letzten Zeit im Preise sehr gestiegen sind, letzteres um 25 pCt. Es ist dies eine natürliche Folge der gesteigerten Anwendung der Elektrizität im gewöhnlichen Leben, wie der vielen neu auftauchenden Kabelprojekte. So stellt sich z. Z. der Preis für Guttapercha der I. Qualität zu 11—16 M. per kg, von der II. Qualität zu 3,50—10 M. Dazu kommt die noch bedenklichere Thatsache, dass die Gewinnung der Guttapercha entschieden im Abnehmen begriffen ist. Guttapercha ist aber als Isolationsmittel für unterseeische Kabel absolut unersetzlich. Kein Körper vermag auf die Dauer dem Einfluss der Salze im Meerwasser stand zu halten, ausser dem auch gegen starke Säuren im höchsten Grade unempfindlichen Guttapercha Kautschuk ist zu diesem Zwecke nicht zu verwenden.*) Die vielfach verbreitete Meinung, dass sich Guttapercha durch Kautschuk ersetzen lasse, ist vollkommen irrig. Äusserlich sehen sich ja diese Stoffe sehr ähnlich; aber sowohl in ihren chemischen als physikalischen Eigenschaften bestehen wichtige Unterschiede.**)

Nun ist das Vorkommen des Guttaperchabaumes bekanntlich auf die unmittelbare Nähe des Äquators beschränkt; er reicht im Norden nicht über den 5., im Süden nicht über den 3. Breitengrad hinaus und kommt auch da nur in Gegenden mit feucht-heissem Klima vor. Der Baum wächst wild in den Wäldern von Borneo, Sumatra und Malakka. Das kostbare Harz wird dadurch gewonnen, dass die eingeborenen Malayen den ausgewachsenen Baum fällen und ihm durch Einschnitte in die Rinde den Saft entziehen, wobei im

*) Siehe Prof Dr. Schumann: „Die Kabelfrage und die Guttaperchakultur“, im Tropenpflanzer, Juliheft 1900.

**) Es möge daran erinnert werden, dass der erste, welcher den hohen Wert des Guttaperchas für Seekabel erkannte, Werner Siemens war; er fand 1846, als junger preussischer Artillerie-Offizier, dass die erst kurz vorher in Europa bekannt gewordene Guttapercha alle Eigenschaften besitze, die man von einem guten Isoliermaterial für unterirdische Leitungen fordern muss. Durch Konstruktion einer Schraubenpresse, welche es ermöglichte, Drähte mit einem nahtlosen Mantel von Guttapercha zu umkleiden, löste er bald darauf die Aufgabe der praktischen Herstellung von mit Guttapercha isolierten Leitungen. Seine Methode ist bis auf den heutigen Tag in Benutzung geblieben.

Durchschnitt von 1 Baum 1—2 kg gewonnen werden; es giebt aber auch Bäume, die das Doppelte liefern. An das Nachpflanzen der Bäume denkt niemand, und somit ist die jährliche Gewinnung an Guttapercha lediglich davon abhängig, inwieweit ergiebige neue Fundstellen von den Eingeborenen entdeckt werden. Es ist klar, dass diese Art der Ausbeutung früher oder später zu einer vollständigen Vernichtung der Guttaperchabäume führen muss.

Auch um diese für uns so wichtige Angelegenheit hat sich das Kolonial-Wirtschaftliche Komitee in Berlin, nunmehr als wirtschaftlicher Ausschuss der Deutschen Kolonialgesellchaft angegliedert, thatkräftig angenommen; es hat sich ein grosses Verdienst erworben, als es im Dezember 1900 eine Guttapercha-Expedition nach der Südsee unter Leitung des Botanikers Rudolf Schlechter abgehen liess, mit dem Auftrage, „zunächst in Niederländisch-Indien Studien über eine verbesserte Gewinnungsart der Guttapercha zu machen, Pflanzungsmaterial (Samen und Stecklinge von Guttabäumen) nach Deutsch Neuguinea zu bringen und hier eine plantagenmässige Kultur der Guttaperchabäume einzuführen“. Nach den letzten Nachrichten, die dem Kolonial-Wirtschaftlichen Komitee zugingen, hat Schlechter eine reiche Ausbeute in Holländisch Borneo gemacht und ist Ende September mit einer grossen Ladung von Pflanzen, darunter ca. 2500 Stück Palaquium Gutta, der Hauptsorte des Guttabaumes, nach Deutsch Neuguinea abgereist. Die Deutsche Kolonialgesellschaft hat auf ihrer Hauptversammlung in Koblenz im Juni 1900 dem Kolonial-Wirtschaftlichen Komitee für die Durchführung dieser Guttaperchaexpedition eine Beihilfe von 30000 M. aus den Mitteln der Wohlfahrtslotterie bewilligt; ausserdem erliess der Präsident dieser Gesellschaft, S. H. der Herzog Johann Albrecht zu Mecklenburg, im August desselben Jahres ein Preisausschreiben, wonach „für Auffindung der ersten wildwachsenden Guttaperchapflanze in deutschen Kolonieen, welche für Kabelzwecke brauchbares Guttapercha liefert,“ ein Preis von 3000 M. ausgesprochen wird. Es wurde diese Summe auf der Koblenzer Hauptversammlung von einem ungenannt sein wollenden Kolonialfreund für eine in den Kolonieen zu lösende wirtschaftliche Aufgabe zur Verfügung gestellt. Hoffentlich wird sich recht bald ein Bewerber auf dieses Ausschreiben melden!

Aber auch unsere Kolonie Kamerun dürfte sich klimatisch, wenigstens die Gegend des Kamerunberges, in hervorragender Weise für die Kultur der westmalayischen Guttaperchabäume eignen, da nicht nur die gleichmässig warme Temperatur, sondern auch der starke, ziemlich gleichmässig über das ganze Jahr verteilte Regenfall in beiden Gegenden identisch ist, auch der vulkanische Urwaldboden den Bäumen vorzüglich zusagen muss.*) Die Kameruner Moliwe-Gesellschaft, eine unserer grössten, bestgeleiteten und zukunftsreichsten Pflanzungsgesellschaften, 1899 mit einem Kapital von 1100000 M. gegründet, hat sich bereits mit der Anlage grösserer Guttaperchapflanzungen befasst, und wir dürfen hoffen, dass binnen kurzem diese wichtige Pflanze in Kamerun akklimatisiert sein wird. Ist es doch von der grössten wirtschaftlichen und politischen Bedeutung, dass Deutschland sich beim Bezuge von Guttapercha gegenüber dem Auslande unabhängig macht, dass der drohende Guttaperchamangel vor allem von uns abgewendet wird!

*) Prof. Dr. Warburg: „Guttaperchakultur in Kamerun“, im Tropenpflanzer, Juliheft 1900.

Der Bedarf des ostasiatischen Kabels in der besprochenen Anlage beziffert sich für die angenommene Kabellänge und bei einem Ansatze von 80 kg Guttapercha pro Kilometer auf über $1\frac{1}{2}$ Million kg Guttapercha. Die jährliche Ausbeute an Guttapercha überhaupt beträgt aber in den letzten 12 Jahren durchschnittlich nicht mehr als $2\frac{1}{2}$ Millionen kg! —

Der Besitz eigener Kabellinien ist sowohl vom Standpunkt der nationalen Verteidigung, wie im Interesse unseres Handels für uns eine unabweisbare Notwendigkeit geworden.

Wie ist es uns möglich, im Welthandel mit den anderen Nationen zu konkurrieren, wenn der ganze Nachrichtendienst in der Hand einer fremden Macht liegt? Sind doch über $\frac{2}{3}$ von dem gesamten Kabelnetz der Erde in englischem Besitze. Wie ist es möglich, bei Ausbruch eines Krieges unsere in den verschiedensten Teilen der Welt stationierten Auslandsschiffe, unsere Kreuzer etc. rechtzeitig in Sicherheit zu bringen, zu rechten Zeit am richtigen Ort versammeln zu können, wenn wir nicht ganz verlässige Kabelverbindungen nach den überseeischen Ländern besitzen?

Wir sind jetzt endlich auf dem Wege, uns aus wirtschaftlichen und militärischen Gründen eine starke Flotte zu schaffen; aber **ebenso bitter Not ist uns das eigene Kabel!** Der riesige Vorsprung, den England in dieser Richtung uns voraus hat, wird allerdings sobald nicht einzuholen sein. Aber wir sind jetzt doch wenigstens so weit, dass wir eine deutsche Kabelgesellschaft besitzen, die schon glänzende Proben ihrer Leistungsfähigkeit abgelegt hat und sicher und ruhig weiter baut. Wir dürfen erwarten, dass sich diese Gesellschaft immer mehr erweitert und vergrössert, und dass ihr mit der Zeit vielleicht noch andere deutsche Kabelgesellschaften folgen werden.

Möge die Erkenntnis von der Notwendigkeit eigener Kabellinien nicht nur in die Kreise dringen, welche den neuen Unternehmungen ihre finanzielle Beihilfe zu geben haben, sondern auch die breiten Massen unseres Volkes erfassen — die Erkenntnis, dass Hand in Hand mit der Zunahme unseres Handels und mit dem Ausbau unserer Flotte auch die Schaffung eines eigenen Weltkabelnetzes unbedingt erfolgen muss!

Die wirtschaftliche Erschliessung Kleinasiens.

Von Privatdozent Dr. Rudolf Fitzner (Rostock i. M.).

Zu meinen in No. 1 dieser Zeitschrift unter obigem Titel gegebenen Ausführungen hat in letzter No. 3 Herr Professor Dr. E. v. Düring Pascha auf S. 40—42 eine Entgegnung veröffentlicht, die von völlig irrigen Voraussetzungen ausgeht und welche Behauptungen zu widerlegen sucht, die ich niemals aufgestellt habe.

Es ist mir schwer verständlich, wie der Herr Verfasser den Einleitungssatz zu seinem II. Abschnitt:

„In diesem Lande, meint nun Fitzner, seien geschlossene, kapitalkräftige Gemeinden die geeignete Form der Ansiedelung"

oder gleich eingangs auf S. 40 die Worte

„. . . tritt Herr Dr. Fitzner für diesen Gedanken [d. h. Begründung von Ackerbaukolonieen] ein"

vertreten kann. Ich habe einen solchen Vorschlag nicht gemacht, auch nach meiner Kenntnis von der Lage der Dinge vernünftigerweise gar nicht machen können. Ich habe vielmehr auf S. 10 ausgesprochen, dass die Idee einer deutschen Kolonisation in Kleinasien ein schöner Traum bleiben muss, und damit deutlich meinen Standpunkt in dieser Frage gekennzeichnet. Meine später (Spalte 2) gegebenen Anregungen zielen darauf hin, die bereits im Lande bescheiden blühenden Zweige des Erwerbslebens durch die Arbeit kapitalkräftiger Gesellschaften (**nicht Gemeinden!!**) weiter zu entwickeln. Glaubt denn der Herr Verfasser im Ernst, ich wolle z. B. deutsche Kolonisten in die fieberreiche Kilikische Ebene setzen, um dort Baumwolle zu bauen? Es handelt sich doch einzig und allein darum, auf die einheimische Produktion befruchtend einzuwirken und sie ertragreicher zu gestalten durch Einführung verbesserter Methoden, Beschaffung von geeignetem Saatgut und vervollkommneter maschineller Einrichtungen, Anlage von Musterwirtschaften, wie solche z. B die Anatolische Bahn ins Leben gerufen hat, oder durch Einrichtung von Pflanzungen unter Benutzung der heimischen Arbeitskräfte u. s. w. Dagegen habe ich nicht einen einzigen Vorschlag betr. Ackerbaukolonieen gemacht, da diese Angelegenheit eben für mich vor der Hand erledigt ist, und ich es nicht der Mühe für wert halte, den Faden dieses so viel erörterten Themas nochmals weiter auszuspinnen.

Wenn ich in der Einleitung kurz das Fazit einer etwa zehnjährigen Diskussion zog und bemerkte, die Idee sei jetzt dahin abgeklärt, „dass nur eine Kolonisation in grossem Stil in geschlossenen Gemeinden durch eine kapitalkräftige einflussreiche Gesellschaft" als möglich erkannt worden, so verweise ich den Herrn Verfasser hierüber auf die Ausführungen, die General Freiherr von der Goltz, den auch wohl Herr v. Düring als Kenner anatolischer Verhältnisse gelten lassen wird, in seinem Buche „Anatolische Ausflüge" S. 203 bis 206 gemacht hat. Meine Worte bedeuteten also nur einen historischen Rückblick, enthielten dagegen keinen Vorschlag!

Auf die weiteren Ausführungen des Herrn Verfassers will ich nur kurz eingehen. Es sind die Worte eines orientalischen Weltweisen, der das Volk seines Adoptivvaterlandes trotz aller seiner Fehler liebt und es von den „Segnungen" unserer Kultur verschont wissen möchte. Die Frage: „ob denn unsere Kultur so viel glückbringender ist als die des Orients?" erscheint mir müssig. Der Philanthrop wird sie vielleicht verneinen, der Wirtschaftspolitiker aber über sie die Achsel zucken; denn wir stehen nicht vor der Frage: wie können wir ein anderes Volk glücklich machen, sondern: wie können wir es wirtschaftlich nützen? Es ist nicht die Aufgabe unserer Zeit, die Selbstgenügsamkeit eines beschaulich lebenden Volkes zu stärken, sondern vielmehr seine Bedürfnisse zu wecken und es in die Schule der Arbeit zu nehmen, damit es Werte produziert und diese in den Welthandel bringt.

Die Türkei von heute ist nicht mehr die der Zeit Mohammeds II. Grosse Umwälzungen haben sich schon vollzogen, grössere werden folgen. Statt langsamer Kamelkarawanen braust die Eisenbahn auf der alten Heerstrasse ins Land, hie und da erheben sich schon Fabrikschlote; die importierten Massen billiger europäischer Industrieerzeugnisse, wie Baumwollengewebe, Tuche, Farbstoffe und allerlei Hausrat, verdrängen die schönen Arbeiten eines in alten Überlieferungen geschulten Gewerbefleisses an allen Orten. Der Kunsthistoriker mag darüber verzweifelt die Hände ringen, aber er vermag den Gang der Dinge nicht aufzuhalten; denn der Orient hat sich dem Weltverkehr schon geöffnet und muss sich ihm noch weiter erschliessen.

Denn das Gebiet ist zu wertvoll, als dass es dem wirtschaftlichen Verkehr auch des 20. Jahrhunderts entzogen werden könnte, es muss in den Kreislauf des Wirtschaftslebens enger eingeschlossen werden, es kann nicht ausserhalb stehen bleiben, dazu sind seine Naturschätze zu reich, ist seine geographische Lage zu günstig!

Was den Trägern einer uralten, eigenartigen, die unsrige teilweise überragenden Kultur im fernen Osten widerfahren ist, das wird den auf ungleich niederer Kulturstufe stehenden Bewohnern Vorderasiens nicht erspart bleiben. Auch hier werden fremde Hände an das Thor pochen und heischen, dass es weit aufgethan werde für friedlichen Handel und Wandel, und vom Landesherrn wird Schutz gefordert werden gegen die Willkür von Mandarin oder Pascha. Der Wandel muss und wird sich auch im vorderen Orient weiter vollziehen, er steht unter dem ehernen Gesetz der Notwendigkeit, bedingt durch die Forderung nach einer stetigen Ausdehnung des Weltmarktes.

Wir treten damit an den Kern der Frage, die uns allein interessieren kann: wird Deutschland seine gegenwärtige günstige Stellung voll ausnutzen, um bei der wirtschaftlichen Erschliessung Kleinasiens oder überhaupt Vorderasiens den Vorrang einzunehmen? Sicherlich besitzt es hierfür die beste Qualifikation, denn unter allen wettbewerbenden Nationen haftet an der deutschen am geringsten der Verdacht, Territorialbesitz in der Levante erwerben zu wollen. Wir wollen den Türken nicht aus seiner Väter Erbe drängen, wie es andere gethan haben und ferner thun werden, sondern wir wollen in ehrlichem Austausch der Güter zu beiderseitigem Nutzen dazu helfen, das osmanische Staatsgebäude zu festigen dadurch, dass wir seinen Nationalwohlstand heben durch die wirtschaftliche Erschliessung seiner Naturschätze!

Die deutschen Ansiedlungen in Palästina.

Von Dr. Hugo Grothe-München.

Über die deutschen Ansiedlungen in Palästina äusserte sich kürzlich in treffender Weise Professor Sachau in seinem Werke „Am Euphrat und Tigris" (Leipzig 1900, Hinrichssche Buchhandlung, S. 150) folgendermaassen: „Für alle Bestrebungen im Orient besitzt das Deutsche Reich ein vorzügliches Pionierkorps in den Württembergern von Jaffa, Haifa und Jerusalem, denen die arabische Sprache ebenso geläufig ist wie die deutsche, die, ohne jemals in Deutschland ge-

wesen zu sein, ebenso deutsch sind wie wir im Reich geborenen, nur dass sie nicht vom Parteihader angefressen sind und, wie sämtliche deutsche Kolonieen in der Fremde, ein offeneres Auge, eine gerechtere Würdigung für die Weltmachtstellung haben, welche in wenigen Jahrzehnten aus geeinter deutscher Kraft unter der Führung dreier Kaiser erwachsen ist." Die Anwesenheit S. M. des Deutschen Kaisers im Herbst 1898 war es, welche wieder im höheren Maasse die öffentliche Aufmerksamkeit auf die deutschen Kolonisten Palästinas lenkte, sodass ein Hinweis auf ihre Entwickelung und ihre gegenwärtige Lage der Behandlung wohl wert erscheint.

Zu Ende der sechziger Jahre des verflossenen Jahrhunderts brachen, wie bekannt, die Mitglieder der württembergischen Templergesellschaft unter Führung von Christoph Hoffmann und G. D. Hardegg zur Besiedelung einiger günstig gelegenen Stellen Palästinas auf. Bereits im Jahre 1869 entstanden die Kolonieen Haifa und Jaffa, erstere an den Nordabhängen des Karmel gelegen, letztere hart an die Stadt Jaffa selbst sich anlehnend. Diesen beiden an der Meeresküste befindlichen Pflanzstätten schloss sich im Jahre 1871 im Nordosten der Stadt Jaffa eine dritte an, die von Sarona. Im Südwesten von Jerusalem entstand in späteren Jahren die Gemeinde Rephraim.

In einer auch heute noch recht lesenswerten kulturgeschichtlichen Betrachtung „Occident und Orient" (Stuttgart 1875, Verlag von J. F. Steinkopf) führte Christoph Hoffmann, der damalige Vorsteher des Tempels, des näheren aus, dass vornehmlich geistige Nahrungszufuhr zur Erfrischung des Orients von nöten sei. In Gründung von religiösen Kolonieen erblickte er die Möglichkeit für einen vom Abendlande auszuführenden Feldzug zur Erneuerung und Eroberung des Morgenlandes. Sein Glaube, dass religiöse Reformen in der Nähe der Orte, wo die christliche Heilswahrheit geboren wurde, begonnen und in That umgesetzt, den Orient regenerieren und die gesamte Menschheit mitreissen müssten, war der eines Fanatikers und Phantasten. Wohl aber bewahrheitete sich seine damals ausgesprochene Meinung, dass nur die Überzeugung, durch harte körperliche Mühsal erfülle man den Willen Gottes und gewinne man die Hoffnung des ewigen Lebens, die Kolonisten zur Ausdauer in einem solchen freiwillig übernommenen Kreuzzug kräftigen kann, dass gerade nur die Anhänger von Schwärmereien die rechten Leute dazu seien, lebensfähige Kolonieen im Orient zu bilden. Nur festeste Aneinanderkittung und strengste Selbstzucht vermögen eine grössere Anzahl von Ansiedlern in fremdem Lande zu erhalten. Und diese einheitliche Organisation wurde bisher nur durch den allen gemeinsamen religiösen Geist geleistet, wie die Festsetzung und allmähliche Ausbreitung dieser schwäbischen Auswanderer beweist. Die Schicksale einer anderen, ebenfalls württembergischen frommen Ansiedlerkolonne, an Zahl jene sechsfach überragend, deren wenig bekannte Niederlassung in den Jahren 1817/18 und schrittweise Einbürgerung in Transkaukasien ich gelegentlich meiner Touren im russisch-türkischen Grenzgebiet Näheres in Erfahrung bringen konnte (vgl. meine Darstellung „Zur Geschichte der schwäbischen Ansiedelungen in Transkaukasien", Beilage der „Allgemeinen Zeitung" 1900, No. 152 u. 160), liefert in gleicher Weise hierfür Zeugnis.

Die Kämpfe, welche die Ansiedler um ihren ökonomischen Aufschwung bei nicht sonderlich reichen Mitteln zu führen hatten, ergaben sich als zahlreiche. Nicht nur Grund und Boden war durch Anpassung an das Klima, durch das Studium seiner Bedürfnisse zu bezwingen, auch die Missgunst türkischer Beamten und die Schwierigkeiten, welche die europäischen Begriffen so wenig sich nähernden Grundeigentumsverhältnisse und die türkische Immobiliargesetzgebung bieten. Erst der jetzigen deutschen Reichsregierung war es beschieden, den bitteren Klagen der Kolonisten gerecht zu werden und gegenüber der türkischen Regierung durch Revision der Grundbücher den steten, von dieser absichtlich oder unabsichtlich gestifteten Verwirrungen, die durch den Unterschied von besteuer- und sequestrierbaren Erbpacht- und Staatsland (mirièh) und dem unverletzlichen Privateigentum (melk) verursacht waren,*) ein für allemal ein Ende zu bereiten.

Heute ist das Gedeihen aller vier Kolonieen offenbar. Fast alle Reisende, die in den letzten Jahren die genannten Templergemeinden berührten — ich verweise nur auf Said Ruete („Meine Reisen in Syrien und Palästina", Berlin 1898, Dietrich Reimer, S. 257 ff.) — wissen von der Pracht der trefflich bewässerten Orangengärten von Jaffa, den blühenden reichen Rebenkulturen von Sarona und Haifa zu berichten.

Der Mangel an deutschen Kaufmannshäusern zur Förderung des Geld- und Warenverkehrs, fehlende direkte Schifffahrtsverbindung mit dem Mutterlande, nicht mehr genügende Landflächen zu Bebauungszwecken infolge des Überschusses arbeitskräftigen Nachwuchses, das sind die Umstände, welche bis in die letzten Jahre hinein einen so lebhaften Aufschwung, wie er sich unbedingt hätte einstellen können, hintangehalten haben. Nun sind inzwischen manche Schritte geschehen, um den Bedürfnissen der Schwabensiedelungen Rechnung zu tragen. Um den Kolonisten die Fühlung mit der deutschen Heimat zu sichern, bildete sich im Mai 1896 eine „Deutsche Palästina- und Orientgesellschaft". In richtiger Erkenntnis des Umstandes, dass bisher kein einziges deutsches Bankhaus von Konstantinopel bis Alexandria existierte, das sich dem Geldverkehr und sonstigen handelsgeschäftlichen Vermittelungen widmet, gründete diese Gesellschaft Ende 1897 eine „Deutsche Palästinabank". Die Hamburger „Deutsche Levantelinie", die mit grösstem Eifer und günstigsten Resultaten im ganzen Mittelmeer, namentlich in seinem östlichen Teile (seit 1900 auch im Wege regelmässigen Dienstes an der Nordküste Kleinasiens) die deutsche Handelsflagge zu zeigen sich bemühte, errichtete vom 15. Oktober 1899 einen regelmässigen Dampferverkehr an den Küsten Syriens und Palästinas, indem sie die wichtigsten Häfen, wie Jaffa, Beirut, Alexandrette, Mersina, nicht minder Haifa, Akka, Tripoli in das Netz ihrer Dampferlinien einschloss. Und im gleichen Jahre bildete sich auf Anregung des Freiherrn von Ellrichshausen (siehe „Erinnerung an die Pilgerfahrt in den Orient", Stuttgart 1899, Verlag von W. Kohlhammer) in Stuttgart ein Komitee zur Förderung der deutschen Ansiedelungen in Palästina, welches namentlich ins Auge fasste, den Kolonisten Barmittel zum Ankauf von Neuland und zu sonstigen wirtschaftlichen Zwecken gegen mässigen Zins (4 pCt.) und jährliche Amortisationsquote (ebenfalls 4 vom Hundert) in Form von Darlehen zur Verfügung zu stellen. Zahlreiche national und opferwillig gesinnte Persönlichkeiten, an der Spitze S. M. der Deutsche Kaiser und S. M. der König von Württemberg, liehen durch hochherzige Zeichnungen diesem Plane thatkräftige Hilfe.

Eines muss leider festgestellt werden: im Verhältnis zu der numerischen Stärke unserer Landsleute, die in jenen Gebieten der Bevölkerung ein Muster von Fleiss und Redlichkeit bieten und Franzosen und Engländern an Zahl und

*) Vgl. Wilhelm Padel, „Das Grundeigentum in der Türkei". Mitteilungen des Seminars für orientalische Sprachen zu Berlin. 1900 u. 1901.

Bedeutung überlegen sind, hat in Syrien und Palästina der deutsche Unternehmungsgeist sich noch recht ängstlich verhalten. Wirtschaftliche Arbeiten grösseren Stils (Quai-, Strassen-, Eisenbahnbauten) sind unter deutscher Hand noch nicht entstanden. Die Kapitalien, die sich bisher bethätigten, sind recht gering; die schon erwähnte „Deutsche Palästina- und Orientgesellschaft" hat über nicht mehr als ½ Million Mark zu verfügen. Und doch wären noch wertvolle Aufgaben in Syrien und Palästina zu vollführen und unserer Industrie ein nicht unbedeutendes Feld zu schaffen. So ist hinzuweisen auf den Erwerb der Bahn Damaskus—Beirut, die infolge grosser Schuldenlast und mangelhafter, mit meist orientalischen Elementen geführter Verwaltung seit Jahren mit Verlust arbeitend und in Gefahr der Liquidation stehend, einer Entäusserung nicht abgeneigt sein möchte und samt ihrer Konzession zum Weiterbau nach Aleppo und Biredjk am Euphrat über Homs und Hama (unter Regierungszuschuss von 12 500 Francs pro km laut Vertrag von 1893) für etwa 20 Millionen Mark ohne Risiko zu übernehmen und in thatkräftiger Hand auch rentabel zu gestalten wäre.

Der Ansiedler, die 1868/69 ins Land zogen, waren es ungefähr 500. Hoffmann in dem bereits zitierten Werke nennt für 1875 deren 750. Heute beläuft sich die Gesamtzahl der Kolonisten auf 1500 Seelen, die ein Kulturland von über 1000 ha beherrschen und deren Grundbesitz einen Wert von gut 4 Millionen Mark darstellt. Infolge der mangelnden Statistik aus früheren Jahren ist es leider nicht möglich, festzustellen, inwiefern dieser Zuwachs dem Überschuss der Geburten über die Sterbefälle und inwieweit er der Nachwanderung zuzuschreiben ist. Unstreitig aber hat sich in einem Menschenalter bereits eine ziemlich vollständige und hinreichende Widerstandsfähigkeit der Eingewanderten hinsichtlich Klima und Umgebung vollzogen — eine eben erst vollendete Acclimatisation der Schwaben in den elf Bauerndörfern Transkaukasiens währte acht Jahrzehnte — so dass über die weitere günstige Entwickelung des deutschen Elementes keine Besorgnisse mehr zu hegen sind. Eine auf den letzten Feststellungen beruhende Statistik, die Genaueres über die Zusammensetzung der Bevölkerung der einzelnen Ortschaften betreffs Glauben und Beruf, über Art und Umfang der Kulturen, über Herdenstand und wirtschaftliche Leistungen giebt, behalte ich mir vor, gelegentlich zur Mitteilung zu bringen.

Die Vorbildung der Beamten für den Ueberseedienst.

Von Dr. A. Etienne (Berlin).

Neuen Aufgaben sich anzupassen lernt weder das Individuum noch die staatliche Gemeinschaft mit einem Schlage. Beide bedürfen dazu der Zeit, müssen Lehrgeld bezahlen, bleiben von Missgriffen und Fehlschlägen nicht verschont, ehe es gelingt, sich auf dem neuen Gebiete erfolgreich zu bethätigen. Diese triviale Wahrheit musste sich auch beim Deutschen Reiche bestätigen, seitdem es angefangen hat, Weltpolitik zu treiben, und man von einem grösseren Deutschland sprechen kann, in dessen weit gesteckten Grenzen sich die schroffsten Kontraste von höchst entwickelter Civilisation und rohem Naturzustande harmonisch zu einem Ganzen zusammenfinden sollen.

Wer soll dies vermitteln auf den neugewonnenen Aussenposten jenseits der Meere? Hat die Heimat geeignete Kräfte zu versenden, die der schwierigen administrativen und volkswirtschaftlichen Aufgabe gewachsen sind?

Zu den Ruhmesblättern unseres Volkes gehört die traditionelle Tüchtigkeit des deutschen Staatsbeamten, seine unantastbare Integrität, die trotz aller Neigung zu gelegentlicher Nörgelei jeder denkende Mensch bei uns im Grunde des Herzens dankbar anerkennt. Die tiefgewurzelte Hochachtung vor seinen Leistungen war es, die weiteste Kreise das an sich Selbstverständliche ganz übersehen liess, dass man ein Beamtenkorps für den Übersee-Dienst erst schaffen und heranbilden müsse, dass der unter den heimischen Verhältnissen so trefflich arbeitende Apparat nicht ohne weiteres auf afrikanischen Boden übertragen werden könne.

Als dann die unvermeidlichen Friktionen nicht ausblieben, die koloniale chronique scandaleuse auch durch unliebsame Vorgänge unter deutscher Herrschaft bereichert wurde, verfiel man in das entgegengesetzte Extrem, sprach von bureaukratischer Unfähigkeit, von der Herrschaft des Assessorismus, der die deutsche Verwaltung hindere, über See zu lösende Aufgaben richtig zu erfassen, und sie deshalb zu ewiger Unfruchtbarkeit verdammen müsse. Allmählich erst hat sich auch in Deutschland die nüchterne, realpolitische Beurteilung der Verhältnisse eingestellt, die, von optimistischer und pessimistischer Verkennung gleich weit entfernt, sich auf den Boden der Thatsachen stellt und bescheiden zugiebt, wir müssen das geeignete Menschenmaterial erst heranbilden und dabei lernen von denjenigen Völkern, die länger als wir und deshalb auch mit reicheren Erfahrungen auf dem Gebiete der Übersee-Politik sich bethätigen. Zu diesen Völkern gehören in erster Linie Engländer, Niederländer und Franzosen. Im nachstehenden soll die Vorbildung der Übersee-Beamten bei diesen Nationen in Kürze dargelegt und kritisch gewürdigt werden. Bezüglich des Thatsachenmaterials halten wir uns dabei an die Ausführungen des in Brüssel erscheinenden „Bulletin de la Société d'Etudes Coloniales", das im Novemberheft des verflossenen Jahres einen bezüglichen Aufsatz brachte.

Der Überseedienst bildet bei allen drei Völkern eine besondere Karriere mit besonderer Vorbildung; wer draussen über See ein verantwortungsvolles Amt übernehmen soll, wird für diesen Dienst besonders ausgebildet. So selbstverständlich diese Thatsache klingt, so notwendig ist es bei uns, sie ausdrücklich zu betonen. In Deutschland, speziell in Preussen, ist der Assessor mit ausschliesslich juristischer oder verwaltungsrechtlicher Vorbildung bekanntlich der alleinige Kandidat für alle Ressorts der staatlichen Verwaltung; so oft auch dieser Zustand mit seinen unbefriedigenden Konsequenzen kritisch beleuchtet, als abänderungsbedürftig von massgebenden Stellen auch anerkannt ist, thatsächlich ist trotz jahrzehntelanger Erörterung im wesentlichen bisher alles beim alten geblieben; es will nicht gelingen, die angestrebte Reform in Fluss zu bringen, die Vorbildung entsprechend der Verschiedenartigkeit der einzelnen Ressorts vielseitiger zu gestalten. Juristisches Studium und praktische

Ausbildung bei den Regierungsbehörden der Heimat befähigen allein auch den Tüchtigsten noch nicht, die vielseitigen Aufgaben richtig zu erfassen, die draussen zur Förderung und Wahrung der deutschen Interessen zu lösen sind.

Worin besteht die besondere Vorbildung der Übersee-Beamten in jenen drei Ländern, an deren Vorbild und Erfahrung wir lernen sollen?

Die Aussenposten, mit denen der englische Dienst zu rechnen hat, basieren auf Verhältnissen sehr verschiedener Art. Die mit dem Mutterlande nur sehr lose verbundenen Kolonieen, wie Kanada, Australien, Südafrika, kommen als mehr oder weniger selbständige Staatswesen nicht in Betracht, auch auf die Verhältnisse in Indien brauchen wir hier nicht näher einzugehen, da die dortigen Zustände grundverschieden von denen der deutschen Übersee-Gebiete liegen. Vorbildlich für Deutschland kann unter den gegenwärtigen Verhältnissen im wesentlichen nur dasjenige sein, was England für Ceylon, Birma, Malakka, Honkong und ähnliche Posten geschaffen hat.

Die sog. Eastern cadets haben sich ebenso wie die Aspiranten für den indischen Dienst einem Eintrittsexamen zu unterwerfen, bei dem jedoch nur Sprachkenntnisse und sonstige allgemeine Bildung nachzuweisen sind. Zum Examen melden kann sich jeder körperlich gesunde, unbescholtene Engländer im Alter von 21 bis 24 Jahren; der Mehrzahl nach kommen die Kandidaten von den Universitäten. Nach bestandenem Examen werden dieselben sofort nach der Stätte ihrer demnächstigen Wirksamkeit geschickt und hier durch einen mehrjährigen Vorbereitungsdienst mit Land und Leuten gründlich vertraut gemacht.

In Holland entscheidet über die Zulassung gleichfalls ein Examen, der Aspirant hat jedoch nicht nur ein genügendes Mass allgemeiner Bildung, sondern auch gewisse Spezialkenntnisse in Bezug auf sein künftiges Arbeitsgebiet nachzuweisen. Dieselben erstrecken sich auf Geschichte, Geographie, Ethnologie, öffentliches Recht und verwandte Disziplinen. Auf diesen zweiten Teil wird das Hauptgewicht gelegt, er führt den Namen „grosse Prüfung", der Nachweis der allgemeinen Bildung kann auch durch das Abgangszeugnis einer höheren Schule erbracht werden. Zur Vorbereitung auf das sog. grosse Examen dient ein Spezialinstitut, die Kolonialschule in Delft. Die Leistungen dieses Systems werden in Holland selbst neuerdings so abfällig kritisiert, dass der Kolonialminister sich veranlasst sah, eine Kommission mit dem Studium der Frage geeigneter Reformen einzusetzen. An grundsätzlich neuen Vorschlägen hat dieselbe nur wenig zu Tage gefördert, man erhält jedoch aus ihrer Kritik des Bestehenden den Eindruck, dass die schulmässige Ausbildung besonders in dem zweiten Teil des Programms versagt, in der Vermittelung der nötigen Spezialkenntnisse von Land und Leuten.

In Frankreich gehen, wie in Holland, die Beamten des Überseedienstes aus einer sog. Kolonialschule hervor, die die nötigen Spezialkenntnisse den Anwärtern vermitteln soll. Die Zulassung zur Kolonialschule erfolgt nach Absolvierung eines Eintrittsexamens, für das gleichfalls schon ein gewisses Mass spezieller Kenntnisse, wie beispielsweise Geschichte der französischen Kolonisation, vorgeschrieben ist. Eine besondere, mit der Kolonialschule in Verbindung stehende Unterrichts-Anstalt bereitet für das Eintrittsexamen vor, der Eintritt muss zwischen dem 18. und 21. Lebensjahre erfolgen.

Die Aufzählung weiterer Details können wir dem Leser ersparen, da die vorstehenden Bemerkungen über das, was uns als Kardinalfrage erscheint, genügend aufklären.

Das Problem, um das es sich handelt, besteht in der richtigen Mischung allgemeiner und spezieller, schulmässiger und praktischer Vorbildung. In dieser Beziehung unterscheidet sich der Ausbildungsgang in England sehr wesentlich von dem in Frankreich und Holland. Dass alle drei Länder von den Aspiranten für den Übersee-Dienst eine ausreichende allgemeine Bildung, im besonderen auch Sprachkenntnisse verlangen, ist selbstverständlich, die Abweichung liegt in der Methode zur Aneignung desjenigen Stoffes, der dem Anfänger das Verständnis von Land und Leuten vermitteln soll.

England verlangt ein Examen zum Nachweis der Sprachkenntnis und sonstigen allgemeinen Bildung, verzichtet aber, soweit die Eastern cadets in Frage kommen, auf jede weitere schulmässige Ausbildung in der Heimat. Aus der lebendigen und persönlichen Berührung mit der Mutter Erde soll an Ort und Stelle das Verständnis erwachsen, das den Betreffenden zur Amtsführung befähigt. Deshalb wird der Aspirant nach bestandenem Examen sofort an die Stätte seiner späteren Wirksamkeit geschickt, um hier in rein praktischer Ausbildung und Beobachtung vom goldenen Baum des Lebens die Erkenntnis zu pflücken, was giebt es draussen zu thun, wie liegen die örtlichen Interessen, wie sind sie zu pflegen und zu fördern, um dem Mutterlande, der Heimat zu dienen.

Diese Einsicht soll in Frankreich und Holland die schulmässige Ausbildung daheim vermitteln und anerziehen, bei der auch dem Laien sofort das Bedenken aufstossen muss, wie es möglich sein soll, mit einem in bestimmte Disziplinen eingeschachtelten Lehrstoff Verständnis für die tausend Dinge beizubringen, die die zumeist scharf ausgeprägte Eigenart ganz oder halb unzivilisierter Länder ausmachen. Dass in der scharf ausgeprägten Individualität der Verhältnisse die Schwierigkeit der schulmässigen Aneignung liegt, erkennt das französische System dadurch an, dass es auf der Kolonialschule getrennte Abteilungen gebildet hat für die verschiedenen überseeischen Plätze, auf denen die Zöglinge später amtieren sollen. Aber damit ist doch nur wenig geholfen. Das kulturelle Leben an den in Frage kommenden Stellen ist überhaupt noch zu wenig entwickelt, als dass die Wirklichkeit sich in den üblichen Rahmen abgegrenzter, schulmässiger Disziplinen bringen liesse. Nur bei relativ höher entwickelten Ländern kann auf diese Weise ein Bild der Wirklichkeit geschaffen werden, eine Thatsache, der die Gestaltung der englischen Vorschriften durchaus Rechnung trägt.

Die Vorbildung der Anwärter für den indischen Dienst ist in England eine andere als die der sog. Eastern cadets. Erstere haben nach bestandenem Eintrittsexamen noch einen einjährigen schulmässigen Kursus in England durchzumachen, der sie mit gewissen Grundbegriffen des indischen Lebens vertraut machen soll. Die höhere kulturelle Entwickelung Indiens hat die Verhältnisse dort schon so kompliziert, dass es durchaus richtig erscheint, sie nach ihrer politischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Seite als wissenschaftliche Lehrstoffe zu behandeln.

Man könnte sagen, die schulmässige Ausbildung daheim kann nichts schaden, wenn die praktische Ausbildung an Ort und Stelle nachfolgt. Das wäre zuzugeben, wenn dem Aspiranten draussen noch keinerlei verantwortungsvolle Funktionen übertragen werden, wenn er zunächst draussen nur lernen, nicht amtieren soll. Die Ausbildungszeit im ganzen würde aber unter diesen Umständen erheblich ver-

längert, was nicht dazu beitragen kann, die Anziehungskraft der Karriere zu erhöhen.

Für Deutschland dürfte es sich empfehlen, die englische Methode zu befolgen und auf Kolonialschulen nach französischem und holländischem Vorbild zu verzichten. Man verlange für die Anwärter den Nachweis ausreichender allgemeiner Bildung (Absolvierung eines mehrjährigen, entsprechend auszugestaltenden Universitäts-Studiums, ausserdem genügende Sprachkenntnisse) und schicke sie dann sogleich hinaus an die Stätten ihrer künftigen Wirksamkeit, um in nicht verantwortungsvoller Stellung zunächst Land und Leute kennen zu lernen.

Aus begreiflichen, sehr achtbaren Gründen neigt der Deutsche zu einer Überschätzung der Leistungsfähigkeit schulmässiger Vorbildung; möge diese nationale Eigentümlichkeit nicht dazu führen, die Übersee-Politik und damit die Zukunft unseres Volkes zu gefährden.

Geschlossene Sitzung der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft vom 17. Dezember 1901. (Baumwollfrage.)

Die zahlreich, auch von hervorragenden Vertretern der Textil-Industrie besuchte Versammlung wurde um 8 Uhr abends von dem Vorsitzenden Excellenz Freiherrn von der Goltz eröffnet.

Zum Gegenstand der Tagesordnung „Baumwoll-Erzeugung und -Verwertung mit besonderer Berücksichtigung der russischen Kulturen in Central-Asien“ erteilt derselbe zunächst dem Referenten Dr. August Etienne (Berlin) das Wort.

Referent wies zunächst in Kürze auf die allgemeine volkswirtschaftliche Bedeutung der Baumwolle hin, die als billigster, technisch am leichtesten zu verarbeitender und den verschiedenen Verwendungszwecken sich am besten anpassender Spinnstoff unter den grossen Stapelartikeln des Welthandels mit an erster Stelle rangiert.

Auf der durch klimatische Verhältnisse beschränkten Möglichkeit der Baumwollkultur beruht das Wesen der sog. Baumwollfrage. Die Baumwoll-Industrieen der nicht in der Baumwollzone gelegenen Länder müssen ihr Rohmaterial von ausserhalb beziehen, sie sind in ihrer Existenz gefährdet, wenn der Bezug von ausserhalb aufhört oder nicht genügende Mengen zur Stelle schaffen kann. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen sei diese Gefahr beständig vorhanden, weil als Lieferanten von Baumwolle für den Weltmarkt hauptsächlich nur drei Länder, Nordamerika, Indien und Ägypten, in Betracht kommen, die Union allein rund zwei Drittel des gesamten Weltbedarfs liefere. Eine Missernte in Amerika sei unter diesen Umständen gleichbedeutend mit einer allgemeinen Baumwollnot, der grössere oder geringere Ertrag der amerikanischen Ernte verursache die empfindlichsten, für die Baumwoll-Industrie gefährlichsten Preisschwankungen.

Die Verarbeitung der Baumwolle erfolge natürlich am zweckmässigsten in denjenigen Ländern, in denen das Rohmaterial wachse. Dies Gesetz wirtschaftlicher Zweckmässigkeit verschärfe für die europäische Baumwoll-Industrie den Ernst der Lage. Die amerikanische Produktion von Rohbaumwolle sei freilich in andauerndem, raschem Wachstum begriffen, noch rascher jedoch scheine die amerikanische Baumwoll-Industrie zu wachsen. Wenn dieser Prozess der Überflügelung andauere, müsse bei Fortdauer der gegenwärtigen Verhältnisse für die europäische Industrie eine chronische Baumwoll-Not hereinbrechen.

Noch bedrohlicher gestalte sich der Ausblick in die Zukunft, wenn man auch die Möglichkeit künstlicher Eingriffe in die Baumwoll-Verteilung in Betracht ziehe. Bei der amerikanischen Union, der Beherrscherin des Baumwollmarktes, seien künstliche Eingriffe, wie Ausfuhrzoll und Ausfuhrverbot, keineswegs absolut ausgeschlossen. Dem amerikanischen Export die Wege zu bahnen durch Anerkennung des handelspolitischen Grundsatzes von Leistung und Gegenleistung, habe die Union trotz aller gelegentlichen Friedensschalmeien bisher thatsächlich sich geweigert, sie treibe den nationalen Egoismus so weit, das eigene Haus dem fremden Import zu verschliessen und doch offene Thüren im Auslande zu verlangen. Wenn diesem Verlangen nicht mehr gewillfahrt werde, werde Amerika sich den Absatz im Auslande zu erzwingen suchen. Mit der augenblicklichen Politik, die sich scheue, der Ausbeutung der grossen Masse durch die Trusts entgegenzutreten, seien auch Maassnahmen, wie Baumwoll-Ausfuhrzoll und -Ausfuhrverbot, durch die man die Konkurrenzfähigkeit der europäischen Baumwoll-Industrie auf dem Weltmarkte vernichten könne, durchaus vereinbar.

Wie kann gegen die in der Baumwollfrage liegende Bedrohung der europäischen Baumwoll-Industrie Abhilfe geschaffen werden? Die Antwort müsse naturgemäss lauten: „Vermehrt die Baumwolle-Produktion, soweit es nur irgend geht, baut Baumwolle in allen Ländern, in denen das Klima es gestattet; dann wird das amerikanische Monopol gebrochen sein, die Knappheit der Baumwolle wird aufhören, das Ernteergebnis an den verschiedenen Stellen wird sich ausgleichen, ein lokaler Misswachs wird nicht sogleich zu einer Baumwoll-Not führen.“

In Deutschland habe man begonnen, nach diesem Rezept zu handeln. Dem kolonialwirtschaftlichen Komitee gebühre das Verdienst, die Baumwollkultur in den deutschen Kolonieen nicht nur angeregt, sondern auch praktisch gefördert zu haben. Nachdem nunmehr auch der neue Gouverneur von Deutsch-Ostafrika sein lebhaftes Interesse für die Sache bekunde, dürfe man auf einen befriedigenden Fortgang hoffen.

Das allein genüge jedoch nicht. Einen nennenswerten Einfluss auf die Verhältnisse des Weltmarktes könne die Produktion der deutschen Kolonieen selbst bei günstigster Entwickelung in absehbarer Zeit nicht ausüben. Das deutsche Interesse mache es dem deutschen Kapital zur Pflicht, sich die Förderung der Baumwollkultur auch noch in anderen Ländern angelegen sein zu lassen. Besondere Beachtung verdiene die von der russischen Regierung mit allen Mitteln unterstützte Baumwollkultur in Central-Asien, die im Erntejahre 1900 einen Ertrag von 7 Millionen Pud ergeben habe. Das rapide Wachstum der Kultur drücke sich darin aus, dass das Jahr 1900 im Vergleich zum Vorjahre einen Mehrertrag von 2 Millionen Pud geliefert, die Anbaufläche um nicht weniger als 34 pCt. zugenommen habe. Glaubhaft

werde versichert, dass schon jetzt die Produktion Central-Asiens annähernd die Hälfte des gesamten russischen Verbrauchs an Baumwolle decke.

Angesichts dieser Entwickelung liege die Frage nahe, ob Russland in absehbarer Zeit in der Lage sein werde, Baumwolle zu exportieren. Sei hierauf zu rechnen, so werde für die deutsche Industrie nicht nur die augenblickliche Baumwoll-Not gemildert, sondern für die gesamte deutsche Volkswirtschaft ergebe sich ein Vorteil von eminenter Bedeutung. Unter den augenblicklichen Verhältnissen kann der Einfuhrbedarf Deutschlands an Baumwolle, der im Jahre 1900 sich auf 340 Mill. Mark belief, handelspolitisch nicht verwertet werden, um für die zollfreie Zulassung von Baumwolle zolltarifarische Gegenleistungen des Auslandes zu Gunsten des deutschen Exports durchzusetzen. Eine Zollbelastung der amerikanischen Baumwolle würde die Union kalt lassen, bei der augenblicklichen Knappheit und der Monopolstellung Nordamerikas würde der deutsche Konsum den Zoll ausschliesslich zu tragen haben. Tritt auch Russland als Verkäufer von Baumwolle auf, so verbessert sich die jetzige ungünstige Lage Deutschlands, es kann Russland gegen Amerika ausspielen in gleicher Weise, wie heute schon beim Getreide. Je drohender die sog. amerikanische Gefahr sich gestaltet, je ernsthafter damit gerechnet werden muss, dass es der nordamerikanischen Expansion gelingt, die europäische Industrie aus Mittel- und Südamerika zu verdrängen, um so grössere Bedeutung für den deutschen Export gewinnt das europäische und asiatische Russland, dessen Regierung so zielbewusst und energisch daran arbeitet, die ungeheueren Gebiete des Weltreichs dem Verkehre zu erschliessen. Die Deutsch-Asiatische Gesellschaft werde sich ein hervorragendes Verdienst erwerben, wenn sie zur Klärung der Bedeutuug der russischen Baumwollkultur in Central-Asien in geeigneter Weise beitrage.

Nachdem der Vorsitzende dem Referenten im Namen der Versammlung für seine Ausführungen gedankt, wird in die Diskussion eingetreten.

Fabrikbesitzer Bendix (Berlin) legt an der Hand von Proben verschiedenster Provenienz die charakteristischen Eigentümlichkeiten amerikanischer, ägyptischer, ostindischer und anderer Baumwollsorten dar und erläutert den technischen Prozess der Reinigung. Amerika habe die besten Spezialmaschinen und sei deshalb allen anderen Produktionsländern bedeutend voraus.

Auf Grund persönlicher Kenntnis des Landes geht sodann Oberleutnant Buchfinck noch näher auf die Produktionsverhältnisse Central-Asiens ein. Dem Weitblick und der zielbewussten Energie der russischen Behörden sei die Entwickelung der Baumwollkultur in erster Linie zu danken. Dem anfangs sich rapide ausdehnenden Baumwollanbau sei neuerdings der Umstand hindernd in den Weg getreten, dass die Eingeborenen es für unvorteilhaft erachteten, zu Gunsten der Baumwollkultur den Anbau von Weizen, Mais, Reis u. s. w. aufzugeben. Der Bezug der notwendigen Lebensmittel aus dem europäischen Russland stellte sich wegen der schlechten Verbindungen zu teuer. Dies Hindernis hat die russische Regierung überwunden, einmal durch Ausbau des Eisenbahnnetzes, sodann durch Neubewässerung grosser, bisher wüst liegender, aber der Irrigation zugänglicher Ländereien. In ersterer Beziehung sei hauptsächlich die neue Linie Orenburg—Taschkent von Bedeutung, in letzterer ein im Bau begriffener Kanal, welcher in der vorzüglich zum Baumwollbau geeigneten Provinz Ferghana so erhebliche Flächen Landes bewässern wird, dass man sich der Hoffnung hingiebt, nach Fertigstellung des Kanals nicht nur den gesamten russischen Bedarf an Baumwolle durch die centralasiatische Produktion decken, sondern auch auf dem mitteleuropäischen Markte als Verkäufer von Baumwolle auftreten zu können.

Professor O. Warburg (Berlin) bezeichnet Vorderasien und namentlich Mesopotamien als Baumwollland der Zukunft. Vorläufig hätten die unter der Baumwoll-Not hauptsächlich leidenden drei europäischen Länder, England, Deutschland und Frankreich, ihr Augenmerk vornehmlich auf Afrika gerichtet. Dort biete sich freilich Areal in ungeheuerer Ausdehnung; der Rückgang der Baumwollkultur in Brasilien, den Philippinen und anderen tropischen Ländern lasse es jedoch zweifelhaft erscheinen, ob die tropischen Produktionsgebiete von Baumwolle mit den subtropischen konkurrieren können. Die europäischen Mächte würden daher gut thun, kein Mittel unversucht zu lassen, um bei der Türkei diejenigen politischen Garantieen durchzusetzen, die als Vorbedingung einer mit europäischem Kapital zu entwickelnden Baumwollkultur in Vorderasien unerlässlich seien.

Professor M. Hartmann (Berlin) bezeichnet die Verhältnisse Nordsyriens als überaus günstig für die Baumwollkultur, die schon jetzt, wie er bei Gelegenheit einer Reise in jenen Gebieten habe feststellen können, in der Gegend von Killis (zwischen Aleppo und Tintab) betrieben werde. Günstige Vorbedingungen für einen Anbau in ausgedehntem Maasse seien vorhanden. Werde Nordsyrien durch einen Seitenstrang des geplanten grossen Überlandweges zum Persischen Golf mit dem Mittelmeere verbunden, so würden auch die Frachtverhältnisse sich günstig gestalten.

Der Vorsitzende Freiherr von der Goltz warnt auf Grund seiner persönlichen Kenntnis der Verhältnisse vor optimistischer Beurteilung der Zustände im türkischen Vorder-Asien und verweist auf den bezüglichen Artikel des Professors Dr. von Dühring Pascha (No. 3 der Zeitschrift „Asien“).

Direktor Marwitz (Dresden) hält Maassregeln, wie Ausfuhrverbot oder Ausfuhrzoll für Baumwolle, angesichts des gesunden Geschäftssinnes der Amerikaner für ausgeschlossen, gleichwohl sei die Erschliessung leistungsfähiger Terrains ausserhalb Nordamerikas für die Baumwollkultur von höchster Wichtigkeit, da nur so den grossen Schwankungen der Ernten und damit den Schwankungen der Preise entgegengearbeitet werden könne. Zweifelhaft jedoch müsse es erscheinen, ob Central-Asien als zukunftsreiches Produktionsgebiet bezeichnet werden dürfe. Der Grossbetrieb habe dortselbst für die betr. Unternehmer nicht günstig geendet; es habe sich herausgestellt, dass die Baumwollkultur nur von Bauern, die daneben noch andere Produkte anbauten, lukrativ betrieben werden könne. Die einzige Baumwollpflanzung grossen Stils in Central-Asien sei augenblicklich die der kaiserlichen Domänenverwaltung am Murgab, aber sie bringe trotz des russischen Schutzzolles von 75 pCt. des Wertes auf Baumwolle selbst in den Jahren exorbitant hoher Preise, wie die letzten es gewesen, nichts ein. Für den Bezug von Baumwolle aus Central-Asien werde die Höhe der Frachten sich als Hindernis erweisen.

Wenn anderwärts günstige Terrains in Anbau genommen werden könnten, so würde solchen Unternehmungen die moralische und materielle Unterstützung der Baumwoll-Konsumenten voraussichtlich nicht fehlen.

Fabrikbesitzer **Bendix** (Berlin) hält gleichfalls die Gefahr eines amerikanischen Ausfuhrzolles oder Ausfuhrverbotes für Baumwolle nicht für sehr gross und betont auch seinerseits die Notwendigkeit, der jetzigen, für die europäische, speziell für die deutsche Industrie gefährlichen Lage durch möglichste Erweiterung des Baumwollanbaues in allen dazu geeigneten Ländern ein Ende zu machen.

Zum Schluss dankt Dr. **Vosberg-Rekow** den Vertretern der Textil-Industrie für ihr zahlreiches Erscheinen und die rege Beteiligung an der Diskussion, und begrüsst das dadurch bekundete Interesse als wertvolle, unentbehrliche Befruchtung der Arbeiten der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft.

Bücherbesprechungen.

Russland in Asien, Band V: Das nordöstliche Küstengebiet (der Ochotskische, Gishiginskische, Petropawlowskische und Anadyr-Bezirk) von Krahmer, Königl. Preuss. Generalmajor z. D. Mit zwei kolorierten Karten. Leipzig, Verlag von Zuckschwerdt & Co. 1902. Preis 8 M.

Mit dem 5. Bande des Sammelwerks „Russland in Asien" vollendet General Krahmer, aus dessen berufener Feder im 2., 3. und 4. Bande Russland in Mittel-Asien, Sibirien und die Grosse sibirische Eisenbahn, sowie Russland in Ost-Asien eine erschöpfende und beifällig aufgenommene Behandlung erfahren hat, ein Werk, welches vor allen berufen ist, die sehr zeitgemässe Kenntnis der Machtsphäre Russlands in Asien, und zwar in geographischer, ethnographischer, militärischer, politischer und handelspolitischer Beziehung dem deutschen Publikum zu vermitteln.

Was an dem neuen Werke vor allem auffällt, ist der ausserordentliche Fleiss und der kritische Scharfsinn, womit der reiche Inhalt aus den Quellen gewonnen und gesichtet, der oft schwierige und spröde Stoff schmackhaft und reizvoll gemacht ist.

Der Verfasser führt uns in die entlegensten Teile Asiens, was den Reiz des Buches nur erhöht: das Becken des Ochotskischen- und das Küstengebiet des Berings-Meeres werden in den fünf Abschnitten des Buches behandelt.

Im ersten Abschnitt wird ein bis in das 16. Jahrhundert zurückgreifender geschichtlicher Überblick gegeben. Wir erfahren hier, dass es das wertvolle Pelzwerk war, welches zuerst die russische Eroberungslust anlockte und dessen Gewinnung in den beiden ersten Jahrhunderten das fiskalische treibende Moment der russichen Invasion bildete. Erst seit Peter dem Grossen tritt allmählich die kulturelle Hebung und Fürsorge wenigstens in der Absicht der russischen Zentralregierung, bei Weitem nicht in der Exekutive der im Lande, und zwar zuletzt in den Verwaltungsmittelpunkten Ochotsk, Nikolajewsk, Gishiga, Markowo, Petropawlowsk und Nikolskoje residierenden Verwaltungschefs, Kommandanten und Polizeimeistern in den Vordergrund. Der „Jassak", eine steuerartige Abgabe von Pelzwerken, wurde im Anfang in möglichster Menge durch die Russen (Kosaken) unter Erpressungen eingetrieben: 10 bis 20 und mehr Zobel hatte der Eingeborene abzugeben, was nach dem damaligen Preise 50—100 Rubel für die Seele betrug. Bei ihrer Wichtigkeit wurde die Jassak-Frage in mehreren Jassak-Kommissionen von Zeit zu Zeit reguliert, und gegenwärtig wird der Jassak schon teils in Geld gezahlt. Die Schätzung in Geld ist aber für die Eingeborenen stets eine recht ungünstige. Überhaupt ist es im allgemeinen kein freundlicher Eindruck, den die Darstellung der durch die natürlichen Verhältnisse unendlich erschwerten russischen Kulturarbeit hinterlässt mit ihren zahlreichen und mühseligen Expeditionen zu Lande und zu Wasser, den wiederholten Aufständen der Eingeborenen in allen Teilen des Landes, den häufigen Pest- und Typhusepidemieen, den Hungersnöten, der im Endresultat ziemlich erfolglos gebliebenen Ansiedelung nach Sibirien verbannter besonders schwerer Verbrecher bis Ochotsk und Kamtschatka, der echt russischen Misswirtschaft einer brutalen und eigennützigen Beamtenschaft, nur auf kurze Zeiträume und selten unterbrochen durch ein ehrliches und energisches Regime. Einen Lichtblick bildet die Verwaltung des Fürsten Myschetzki, des Kapitäns Minitzky (1809), der auf eigene Kosten die Navigationsschule in Ochotsk gründete, und vollends des Kapitäns Rikord, der in fünfjähriger Verwaltung (1817 bis 1822) durch die Errichtung von Schulen, Kirchen und Krankenhäusern, die Erziehung von Handwerkern, die Kontrolle und Regulierung des Handels, die Beschützung der Küste gegen die Raubzüge amerikanischer Walfischfänger, die Registrierung des Jassaks und die erste Volkszählung für die Bedürfnisse und Wohlfahrt des Landes musterhaft sorgte. Die wirtschaftliche Lage des Landes hob sich aber niemals dauernd: die Mittel zum Leben versiegten, Kultur und Bildung drangen nicht bis hierher, und aller Handel war nach wie vor lediglich auf die Aussaugung der Eingeborenen zugeschnitten, kurz ein schwieriges Stück Erde, unheimlich und kalt, noch heute in grossen Strecken unerforscht und von halbwilden Volksstämmen bewohnt.

Der zweite Abschnitt bringt einen geographischen Abriss des Landes, der sich durch Übersichtlichkeit auszeichnet. Die Orographie ist noch wenig bekannt. Der Stanowoi-Rücken, das steinige Hauptgebirge des Landes, von düsterer Wildheit, steil zum Meere abfallend, erhebt sich bis zu einer absoluten Höhe von etwa 4000 r. Fuss = 1220 m. Nur in den schmalen Flussthälern und an den unteren Berghängen wachsen teilweise recht schöne Cedern, Erlen und Birken, die oberen Hänge aber sind öde und steinig, höchstens mit Flechten bedeckt. An den Stanowoi-Rücken schliesst sich, verbunden durch das Oimenkowskische Hochland, der kolymskische Rücken, weniger steil und scharf, auch weniger düster als der Stanowoi-Rücken, aber leblos und einförmig. Die Flüsse haben meist die starke Strömung der Gebirgsflüsse, führen Geröll mit sich, sind dabei flach, durch häufige sog. Backen (etwa Clams) eingeengt und jedenfalls fast durchweg nicht schiffbar. Das Uferland der in das Ochotskische Meer mündenden Flüsse ist gebirgig oder sumpfig und gestattet deshalb nur selten die Ansiedelung. Die Meeresströmungen haben im Kampfe mit dem Andrang des Flusswassers zur Bildung von „Barren", angeschwemmten Sandbänken, geführt, welche die Versumpfung der Flussufer noch befördern. Die Westküste des Ochotskischen Meeres bietet keine zu einer grösseren Hafenanlage geeignete Bucht. Der Hafen von Ochotsk wurde nach vielen Opfern von der Mündung der Ochota zunächst an die Mündung der Kuchtui und endlich durch den Grafen Murawiew 1849 nach Petropawlowk, der Ostküste der Halbinsel Kamtschatka, verlegt. Die wohl vorhandenen Busen sind durch Schlamm und Felsrisse unzugänglich gemacht. Nur an der nördlichen Küste des Ochotskischen Meeres sind einige bequeme Ankerplätze. Die Schiffahrt im Ochotskischen Meere ist nicht nur mit Segelschiffen, sondern auch mit Dampfschiffen äusserst schwierig und oft unmöglich. Die Halbinsel Kamtschatka ist reich an Vulkanen, man zählt ihrer vierzig, von denen etwa die Hälfte noch thätig ist. Der an das Eismeer grenzende Anadyr-Bezirk endlich — etwas grösser als Deutschland — ist gebirgig, aber wasserreich und waldreich. Der Anadyr-Fluss ist sogar schiffbar. Die klimatischen Verhältnisse sind sehr verwickelt und eigenartig, und ganz verschieden von den unter gleichen Breitengraden liegenden Gegenden Europas. Im allgemeinen wird es an der Küste gemässigt. Die grösste Kälte des unter dem kontinentalen Einflusse Sibiriens stehenden Binnenlandes ist auf etwa 40°, die grösste Wärme kaum über 20° C. anzunehmen. Das Klima des Anadyr-Gebietes ist wider Erwarten gemässigt. Die Erde bleibt in einer Tiefe von 2 bis 6 m auch in den Thälern den kurzen Sommer über gefroren, was zum Teil durch die schlechte Wärmeleitung der Bodendecke (Torf und Moos) bedingt ist. Ewiges Eis und Gletscher sind auf Kamtschatka beobachtet. Im Sommer hindert der oft übermässige Regen den Fischfang.

Hochinteressant ist der ethnographische dritte Abschnitt. Hier werden die eingeborenen Volksstämme — Tungusen, Korjaken,

Kamtschadalen, Jakuten und Tschuktschen — nach ihrer physiologischen Eigenart, ihrem Charakter, ihren Sitten, Gebräuchen, religiösen Vorstellungen und ihrer ganzen Lebensführung eingehend geschildert: Wir erfahren die Bauart und Einteilung der Jurten (Hütten), die Tänze und Gesänge, die Stellung und Aufgaben der Frauen, die Bereitung der Mahlzeiten, die Verbrennung oder Bestattung der Toten, die auch bei den zum Christentum bekehrten Jakuten üblichen Opfer, die Gebarung des Schamanentums u. s. w. Der beschränkte Raum verbietet ein weiteres Eingehen auf diesen im allgemeinen reizvollsten Teil des Werkes.

Der vierte Abschnitt behandelt die Verwaltung, die Wegeverhältnisse und Transportmittel. Das Land wird in fünf gleichartigen Bezirken verwaltet — Uda, Ochotsk, Gishiginsk, Kamtschatka, Anadyr —, zu denen als sechster die Kommandeur-Inseln mit dem Hauptort Nikolskoje treten. An der Spitze steht der Bezirkschef, dem sämtliche obrigkeitlichen Funktionen der Militär- und Civilverwaltung obliegen, ihm zur Seite die Kasaken. Daneben haben die Eingeborenen eine Art Selbstverwaltung behalten, die der durch die Gemeindeversammlung der angesessenen Bevölkerung oder den Stamm oder das Geschlecht der nomadisierenden Bevölkerung gewählte Starost ausübt. Wege im europäischen Sinne giebt es nicht. Die Posttrakte zwischen Jakutsch und Ochotsk, Ochotsk und Kamtschatka und den einzelnen Verwaltungszentren sind im Sommer sehr beschwerlich und im Winter nicht ohne Gefahr. Als Transportmittel dient im Sommer das Pferd und das Renntier, im Winter die mit 11—15 Hunden oder 2 Renntieren bespannte Narte. Dieses wichtige Transportmittel in allen seinen Teilen, seiner Handhabung und seinen grossen Gefahren wird eingehend behandelt, auch eine lebendig geschriebene Schilderung N. W. Ssljunins von einer Fahrt durch die Tunder wiedergegeben.

Im fünften Abschnitte werden die Hauptbeschäftigungs- und Erwerbsarten der Eingeborenen, der Fischfang, die Jagd, die Viehzucht, der Ackerbau, das Hausgewerbe geschildert. Der angesessene ebenso wie der nomadisierende Eingeborene erwirbt seinen Lebensunterhalt hauptsächlich durch den Fischfang und die Jagd, diese im Winter, jenen im Sommer. Der Fischfang mittelst Netzen, „Sperren" — einer Quersperrung der Flüsse — und Harpunen, die vielfache Verwertung der Fische, ihre Konservierung u. s. w. werden dargelegt, ebenso die Jagd auf den Zobel, den Fuchs, das Eichhörnchen, den Bären, den Wolf, ferner die Flussotter, die Robbe, den Seelöwen, die von den Amerikanern unredlicherweise systematisch zum Schaden der Bevölkerung ausgebeutete Jagd auf das Walross, endlich die Jagd auf Delphine, die seltenere Seeotter und der erst seit 1846 im Ochotskischen Meere allmählich als ein blühender Erwerbszweig von mehreren Gesellschaften betriebene Walfischfang. In der Viehzucht spielen die Renntiere und die mehreren Sorten dort verwendeten Hunde die Hauptrolle, Pferde und Kühe werden nur wenig, meist nur von den Jakuten gezogen. Der Ackerbau ist nur im Thale der Kamtschatka von einer gewissen Bedeutung. Dort wird Gerste und Hanf gebaut. Im übrigen gelangen wegen der späten Morgenfröste im Frühjahr und der frühen Fröste im Herbst weder Getreide noch Kartoffeln zur Reife. Dagegen ist in den besseren Landstrichen der Anbau von allerhand Gartengemüse (Rüben, Kohl, Rettichen) lohnend. Das Hausgewerbe wird im allgemeinen nur von den Frauen gepflegt, die neben den Kleidungsstücken auch Taschen, Matten und dergl. Gebrauchsgegenstände aus Streifen von Renntierleder flechten. Nur die Korjaken haben als Schmiede, Holz-, Knochen- und Hornschnitzer eine grosse Kunstfertigkeit entwickelt.

Der sechste und letzte Abschnitt ist dem Handel gewidmet. Der ganze Ausfuhrhandel erstreckt sich auf das infolge irrationeller Ausbeutung immer seltener werdende weiche Pelzwerk und in kleinem Umfange auf die Felle des Renntieres und der Bären. Die Einfuhr dient der Befriedigung aller Lebensbedürfnisse der Eingeborenen, von der Nadel und einem unbequemen Spinnrocken bis zu dem Zitz für das Hemd und einem Säckchen voll Mehl, Tabak, Thee (Ziegelthee) und leider — allen Verboten der russischen Regierung zum Trotz — Spiritus werden am meisten begehrt. Der Handel bewegt sich noch in den Formen des Tauschhandels: im Ochotskischen Bezirk wird die Zahlung auf Eichhörnchen, im Petropawlowskischen auf den Fuchs übertragen, in den übrigen Bezirken wechselt diese Übertragung mit derjenigen auf Renntiere. Da aber die Preise sowohl der zugeführten Waren als auch des in Zahlung gegebenen Pelzwerkes von dem Händler selbst bestimmt wird, werden die Eingeborenen fabelhaft ausgesogen. Die Kiste Ziegelthee z. B. kostet mit Transport in Petropawlowk 15 Rubel, im Kleinhandel aber 72 Rubel (Verdienst 480 v. H.), das Pud tscherkasskischer Blättertabak 7 Rubel, im Kleinhandel 40 Rubel (Verdienst 571 v. H.). Diesen übermässigen Prozenten ist noch der Nutzen aus dem Verkauf des Pelzwerks auf den europäischen Märkten anzufügen: für 1837 Zobel wurden 433,5 Kisten Thee eingetauscht, die dem Verkäufer 6500 Rubel kosteten, während die Zobel für 73 480 Rubel in Petersburg verkauft wurden! Die Entnahme von Waren auf Kredit bringt die Eingeborenen zudem in Abhängigkeit von den Händlern, die ihrerseits stets zu ihrem Gelde kommen, wenn nicht anders, so durch Erhöhung der Preise. Den Handel betrieb bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts die von dem Kaufmanne Schelichow zunächst auf den Kurilischen Inseln gegründete Russisch-Amerikanische Gesellschaft, die gelegentlich sich auch der unredlichsten Förderung durch die russischen Verwaltungschefs erfreute. Sie wurde von anderen Gesellschaften abgelöst, und gegenwärtig ruht der Handel wiederum ohne nennenswerte Konkurrenz in den Händen der russischen Gesellschaft des Seebärenfell-Erwerbs. Es ist an der Zeit, dass die Regierung zum Wohle des Landes und zum Nutzen der Staatskasse den dortigen Tauschhandel in eigene Hände nimmt. Die weitere Erschliessung des Landes, welches nicht bloss an Pelzen, Fischen und Holz, sondern auch an Gold, Steinkohlen, Braunkohlen, Schwefel, Graphit u. a. reich ist, würde die Mühe durch reiche Früchte lohnen.

K. V.

Mitteilungen des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees.

In Verfolg des gemeinnützigen Zieles: Die Kolonialwirtschaft in den überseeischen Interessengebieten, insbesondere in unseren Kolonieen, zu fördern, hat das im Jahre 1896 begründete Kolonial-Wirtschaftliche Komitee mit Unterstützung der Reichsregierung und der Wohlfahrtslotterie u. a. wirtschaftliche Expeditionen behufs Rentabilitätsnachweis bestimmter wirtschaftlicher Unternehmungen bezw. möglichster Verhütung von Fehlschlägen zur Ausführung gebracht:

Kautschuk-Expedition nach Westafrika (Botaniker R. Schlechter); Ramie-Expedition nach Kamerun (Dr. Schulte im Hofe); Studienreise nach Central- und Südamerika (Dr. Paul Preuss); Guttapercha-Expedition nach den Südsee-Kolonieen (Botaniker R. Schlechter); Ostafrikanische Steppen-Expedition (Privatdozent Dr. W. Busse); Kunene-Zambesi-Expedition (Botaniker H. Baum); Studienreise nach Indien (Reg.-Rat Dr. Stuhlmann); Baumwoll-Expedition nach Togo (Baumwollpflanzer James Calloway); Bohrkolonne nach Deutsch-Südwestafrika zur Schaffung von Tränkstellen (Bohrmeister Holst).

Neue Unternehmungen sind in Vorbereitung, u. a.: Eine Eisenbahn-Expertise nach Togo zwecks Vornahme von Trassierungsarbeiten für eine Bahn Lome—Misahöhebezirk; Massnahmen zur systematischen Förderung der Eingeborenen-Kulturen, wie Ölfrüchte, Faserstoffe, Kautschuk, Baumwolle etc., in deutschen Kolonieen.

Zur Einleitung wirtschaftlicher Unternehmungen in Kleinasien hat das Kolonial-Wirtschaftliche Komitee, ausser einer „Denkschrift über den Baumwollbau in Kleinasien" von Herrn Dr. Fitzner, durch Herrn Professor Dr. Fesca eine Zusammenstellung „Über die Landwirtschaft in Anatolien" veranlasst. Die Schrift, welche am 1. Januar erscheinen wird, behandelt: Geologischer Bau und Oberflächengehalt, Flüsse und Seen, Klima, Vegetation, Wald, Bewässerung, Landwirtschaftliche Produktion, Wirtschaftliche Verhältnisse und Rechtszustände, Zur Kolonisationsfrage.

Die im Oktober verflossenen Jahres begründete

Münchener Orientalische Gesellschaft

hielt bisher folgende Vortragsveranstaltungen ab: Am 26. Oktober sprach Dr. Grothe über „Das Interessegebiet der Anatolischen Eisenbahn" (mit Lichtbildern), am 17. Dezember Dr. Dürk über „Wanderungen von Bombay zum Himalaya" (mit Lichtbildern) und am 6. Januar Prof. Dr. Zimmerer (Ludwigshafen) über „Die Reise des kaiserlichen Gesandten Busbeck und Hans Dernschwam, des Vertreters der Fugger, in das Hoflager Solimans des Prächtigen nach Amasia 1555". — In den Prinzensälen des Café Luitpold findet am 28. Januar der **III. öffentl. Vortragsabend** statt. Herr Hopf aus Stuttgart, der Besitzer einer der grössten orientalischen Teppichsammlungen vom kunstgewerblichen Standpunkt aus, spricht über orientalische Teppichweberei und veranstaltet gleichzeitig eine reichhaltige Ausstellung von Originaltypen aus seiner Sammlung.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin. — Druck von Wilhelm Gronau's Buchdruckerei in Schöneberg-Berlin.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft.

1902, Februar. No. 5. I. Jahrgang.

Der heutige Stand der Kartographie Asiens.

Von Oberst W. v. Diest und Rittmeister C. v. Lücken.

I.

Kurze Übersicht über die Entwickelung der Kartographie Asiens.

Von Rittmeister C. v. Lücken.

Der grosse Aufschwung, den in den letzten 30 Jahren die Landesvermessung der modernen europäischen Staaten genommen hat, hat sich auch auf Teile des mächtigsten Erdteils, auf Asien, ausgedehnt. So sehen wir die Russen in Nord-, Central- und Westasien eine ausserordentliche Thätigkeit entfalten, die Engländer in Indien und den angrenzenden Ländern, die Holländer in ihren ostindischen Besitzungen. Auch das neu aufblühende Japan hat sich diesem Wettkampf angeschlossen. Wenn auch das Ergebnis dieser Landesaufnahmen ein grossartiges zu nennen ist, so sind doch noch bis heute grosse Länderkomplexe nahezu unerforscht; ebenso darf man an die stattgehabten Vermessungen nicht denselben Anspruch auf Genauigkeit machen, wie an europäische Kartenwerke. Dies hat seinen Hauptgrund darin, dass der grössere Teil der bis jetzt existierenden Karten Asiens ohne Triangulation entstanden und die Anwendung von Ortsbestimmungen eine sehr geringe ist. Dieser Fehler hat sich denn auch überall fühlbar gemacht; wo dann die Triangulation nachgeholt wurde, sind auf Grund derselben die ersten Aufnahmen in dieses Netz eingerenkt worden; es ist aber klar, dass diese Karten niemals dieselbe Güte derjenigen erreichen können, welche unter Benutzung einer Triangulation vermessen sind.

Bei der folgenden Besprechung ist nur derjenigen Länder Erwähnung gethan, in welchen geregelte Vermessungen vorgenommen worden sind, auch wenn — wie schon erwähnt — dieselben nach modernen Begriffen nur oberflächliche genannt werden müssen. Die kartographische Bearbeitung bezw. Kenntnis Asiens hat naturgemäss mit der Aufnahme der Küstengebiete begonnen. Auf diesen Karten haben alle nautischen Verhältnisse besondere Berücksichtigung gefunden; sie dienen als „Seekarten“ ausschliesslich der Schiffahrt. An diesen Vermessungen hat England den hervorragendsten Anteil. Die von der britischen Admiralität herausgegebenen Seekarten übertreffen noch heute an Vollständigkeit alle übrigen; in weiterer Linie kommen Frankreich und Holland, letzteres speziell für seine ostindischen Besitzungen, Amerika und Japan, letztere beide nur für die Ostküste Asiens.

Asiatisches Russland.

Bei der Neubildung des kais. russ. milit.-topogr. Korps in den Jahren 1863 und 1868 wurden für Asien folgende milit. topogr. Abteilungen formiert:

1. für Kaukasien in Tiflis (bereits 1854 gegründet),
2. „ Turkestan in Taschkent 1868,
3. „ West-Sibirien in Omsk 1867,
4. „ Ost-Sibirien in Irkutsk 1867; diese wurde 1884 in die Abteilung Irkutsk und die Amur-Abteilung gegliedert.

1. Milit.-topogr. Abteilung in Tiflis.

Die Aufnahmen basieren zum Teil auf den Triangulationsarbeiten des Generals Chodzko und sind für die Ebenen und das Hügelland in 1:16800, für die Steppen und Wälder in 1:42000, für das Hochgebirge in 1:84000 bearbeitet worden; diese Vermessungen erstrecken sich auch über Persien. Von General Stebnitzky wurden sodann unter Zugrundelegung eines dichten trigonometrischen Netzes die Aufnahmen mittelst Messtisches und Diopterlineals in 1:42000 geleitet, Terrain in äquidistanten Horizontalen mit 10 Sashen-Abstand.

Diese Vermessung dürfte die Grundlage zu sämtlichen neueren Karten bilden.

2. Milit.-topogr. Abteilung in Taschkent.

Obwohl 1867 gegründet, konnten die Vermessungen infolge der Unruhen in Chiwa erst um die Mitte der 70er Jahre systematisch beginnen. Zu Grunde gelegt wurden die Struveschen Ortsbestimmungen. Die Vermessungen sind mangelhaft, meist nur halbinstrumental; nach stattgehabter, teilweiser Triangulation sind dieselben bedeutend verbessert worden. In neuester Zeit haben mit dem steigenden politischen Interesse streckenweise sehr detaillierte Aufnahmen stattgefunden, vornehmlich als Vorarbeit für die Strassen und Eisenbahnen.

3. und 4. Milit.-topogr. Abteilungen in Omsk und Irkutsk.

Man begann mit schmalen Landstrichen an der Angora, Jenissei und Lena, sodann an der chinesischen Grenze. Erst das Bedürfnis nach guten Strassen gab Anlass zu einer syste-

matischen, wenn auch flüchtigen Bearbeitung des südlichen Teiles von Sibirien. Das grossartige Projekt der sibirischen Eisenbahn erforderte eine sorgfältige Triangulation und Aufnahme.

Vorder-Indien.

Mit der Errichtung der ostindischen Kompagnie wurde ein mit dem India House in London verbundenes Geographical Department gegründet; dasselbe verarbeitete alle einlaufenden Erkundigungen und Reiserouten zu Karten.

Nach der Eroberung von Bengalen richtete Major Rennel eine Landesvermessung ein und gab den nach ihm benannten „Bengal Atlas", sowie die „Karte von Indien 1788" heraus.

Das Department befasste sich auch mit der Bearbeitung von Seekarten. Das wichtigste Werk desselben ist aber die Begründung des grossen Indian Atlas, welcher 1825 in 1 : 255661 begonnen, später von dem Bureau des Survey of India fortgeführt und berichtigt wurde.

Ein Trigonometrical Survey begann 1800 eine offizielle Landesvermessung; 1861 wurde der Topographical Survey abgetrennt. Neben diesen entstand der Revenue Survey zur Herstellung von Gemeinde- und Katasterkarten. Alle drei Behörden wurden 1878 zu dem Survey of India vereinigt. Seit 1885 zog der Survey auch die grossen Nachbarländer in das Gebiet der Vermessungen und gab darüber ein Kartenwerk von 103 Gradabteilungskarten in 1:506880 heraus unter dem Titel „Trans Frontier of India sheets".

Das geologische Bureau in Calcutta bearbeitet auf Grund des Topographical Atlas die „Geologic Map of India" in 177 Blättern in verschiedenen Massstäben.

Hinter-Indien.

An der Aufschliessung dieser noch recht wenig bekannten Halbinsel arbeiten die beiden hieran am meisten interessierten Nationen: England und Frankreich, jene im Westen und Süden, diese im Osten.

a) Britisch-Burma

wurde 1886 und 1887 durch britisch-indische Offiziere aufgenommen, erfolgreich von gut geschultem Eingeborenenpersonal unterstützt. Die später erfolgte Triangulation ist vom Survey of India ausgeführt; durch Benutzung dieser sind die Karten in neuester Zeit erheblich verbessert und vielfach neu umgearbeitet worden.

b) Siam

besitzt ein eigenes Vermessungsbureau unter der Leitung von J. Mc. Carthy und hat eine Karte des Landes in 1 : 2 914 560 bearbeitet.

c) Malakka.

Die einzelnen englischen Kolonieen (Straits Settlements) sind vom Surveyor General der Straits Settlements aufgenommen; der übrige Teil ist nur nach Erkundigungen und Routenaufnahmen zu einer Karte zusammengestellt.

d) Kambodja, Cochinchina, Annam und Tonkin.

Die erste Karte ist von Dutreuil de Rhins nach Routenaufnahmen und französischen Küstenvermessungen bearbeitet. Seit der Besitzergreifung Tonkins durch die Franzosen arbeitet der französische Generalstab planmässig und erfolgreich, unterstützt von der Marine an den Küsten und Flüssen, an der Vermessung des Landes und benachbarten Interessensphären.

Niederländisch-Ostindien.

Die ersten Anfänge der Vermessung reichen bis zum Jahre 1850 zurück, einzelne Küstenaufnahmen sogar bis in die 20er Jahre, letztere von der holländischen Marine ausgeführt.

Richtig organisiert wurde die Landesvermessung aber erst 1864 durch die Gründung des Service Geographique und des Bureau Topographique in Batavia. Die Aufnahmen wurden auf Grund einer Triangulation im allgemeinen in 1 : 20 000, in unwirtlichen, wenig bevölkerten Gegenden in 1 : 50 000, die Höhen in Schichtlinienmanier ausgeführt. Nach diesen Aufnahmen wird die „Residentschafts-Karte" in 1 : 100 000 bearbeitet; für diejenigen Gegenden, deren Vermessung noch aufgeschoben wurde, gab man eine Übersichtskarte in 1 : 200 000 heraus.

Geologische Karten wurden seit 1871 vom Corps des mines in 1 : 10 000 bis 1 : 60 000 bearbeitet und alljährlich veröffentlicht.

China.

Es giebt eine grosse Zahl alter chinesischer Karten, welche heute aber keinen Gebrauchswert besitzen. Die umfangreichste und noch neuere ist die sogenannte Wutshang-Karte, welche als offizielles Kartenwerk gelten darf. An brauchbaren älteren Aufnahmen sind die Jesuiten-Karten erwähnenswert. Dieses Material scheint bis in die neueste Zeit die Grundlage für alle Karten von China gewesen zu sein. In neuerer Zeit sind englische und russische Aufnahmen zu nennen; diese beziehen sich indess nur auf gewisse Interessensphären, meist Küsten- und Grenzgebiete. Das Innere des himmlischen Reiches ist trotz zahlreicher Forschungsreisen noch recht wenig bekannt. Erst seit europäischer Handel Eingang gefunden hat, sind von allen in Frage kommenden Nationen in ihren Interessengebieten Vermessungen vorgenommen worden. Besonders thätig waren die Japaner während und nach dem chinesisch-japanischen Kriege in Korea und dem nordöstlichen Teile bis Peking. Die umfangreichsten und bis heute bedeutendsten Vermessungen und Routenaufnahmen sind von Prof. Frhr. v. Richthofen ausgeführt und in seinem „Richthofen-Atlas" bearbeitet worden.

Während der Bekämpfung des Boxeraufstandes sind von den beteiligten Mächten Vermessungen und Routenaufnahmen ausgeführt worden, welche sich aber auf die Umgebung von Peking bis Taku und Pautingfu beschränken. Leider fehlt auch bei diesen eine Triangulation.

Japan.

Von den vielen alten Karten ist die des Japaners Ino, welche noch einigen Wert besitzt. Seit den letzten 30 Jahren wurden Landesvermessungen durch das Generalstabsbureau des japanischen Kriegsministeriums vorgenommen. Zu diesem Zwecke waren japanische Offiziere nach Europa, vornehmlich nach Berlin und Paris, zur Ausbildung in dieser Wissenschaft entsendet worden.

Die geologische Reichsanstalt (Geologic Survey of Japan) war 1862 durch zwei vom Staate berufene Amerikaner eingerichtet worden. 1879 wurde Direktor Dr. Naumann mit der Leitung dieses Instituts betraut. Die Feldarbeiten wurden in 1:50 000 mittelst Messtisches auf Grundlage der Triangulation des Generalstabes ausgeführt.

Das neueste Werk ist eine Generalstabsaufnahme der Insel Formosa in 14 Blättern.

(Fortsetzung folgt.)

Armenien.

Eine kulturhistorische Studie von Prof. Dr. H. Zimmerer-Ludwigshafen a. Rh.

(Schluss.)

Die evangelische Bewegung hatte 1825 in Syrien und dann in der Hauptstadt selbst ihren Anfang genommen, wo der gelehrte Peschtimaljan, anfangs noch unter dem Vorgange des Patriarchen, die hernach vielgerühmte und einflussreiche Schule leitete, welche die Basler Grundsätze adoptierte. Der an der Spitze der Nation stehende Klerus aber sah mit immer besorgterem Auge das Anwachsen der neuen Sekte, welche die bereits durch das Ausscheiden der unierten Kirche bedeutend verringerte „Nation" noch mehr schwächen sollte, nicht minder besorgten die Türken ein Attentat auf das von ihnen über die Rajah eingesetzte lenksame Priesterregiment, und endlich Russland sah mit Misstrauen eine Verringerung seines Einflusses auf die gregorianische Kirche.

Infolgedessen begann zunächst in der Hauptstadt, dann aber auch in den angesehenen Provinzialstädten eine Reihe von Verfolgungen, Einkerkerungen, Einsperrungen in Irrenhäuser, Verbannungen und Verfluchungen der Protestanten von seiten des Patriarchats, und mit Unterstützung der türkischen Polizei Plünderungen der Häuser durch den armenischen Pöbel und Boykottierung aller evangelischen Kaufleute, bis der britische Botschafter Sir Stratford Canning 1846 ihre Sezession und 1850 ihre vollständige Emanzipation von der gregorianischen Mutterkirche von seiten der Hohen Pforte erwirkte. Endlich 1853 erhielten auch sie ihren „Vekil" und wurden als „Millet" erklärt. Seither ist bei weitem der grösste Teil von ausländischer Missionsarbeit in der Türkei in den Händen der Amerikaner gewesen, obwohl sie irgend ein Monopol in dieser Beziehung weder beanspruchen noch auch haben; in der That haben sie der deutschen evangelischen Mission nach den Massakres der Jahre 1894, 95, 96 und ihrem Liebeswerk den grössten Vorschub geleistet. Über ihre Organisation und über das weitverzweigte Netz ihrer Missionsanstalten in der europäischen und asiatischen Türkei, über ihre Hospitäler, Lehrerinnenseminare, Predigeranstalten, Volks- und Mittelschulen hat Rev. Dwight, Mitglied des berühmten Robert College, das jetzt in Mersiwan ist, in meinem Reisewerke ausführlich gehandelt. Die türkische Regierung hatte den katholischen wie protestantischen Missionaren die Niederlassung gewährt, teilweise auch in der Hoffnung, dass durch die religiöse Spaltung der Armenier diese selbst in ihrer Einheit geschwächt würden. Und in der That hatte die Thätigkeit der Europäer und Amerikaner unter den gregorianischen Armeniern zu heftigen Zerwürfnissen geführt. Allein die Pforte bedachte nicht, dass mit der Zunahme der Bildung durch diese Missionen unter den Armeniern zugleich die Kraft des Widerstandes wuchs und das Gefühl der höheren Einheit in Christo gegenüber dem gemeinsamen Feind erstarkte.

Um die armenische Geschichte der letzten dreissig Jahre des 19. Jahrhunderts zu verstehen, muss man sie von drei Gesichtspunkten aus prüfen. Zunächst von dem nationalen Standpunkte aus, der die Gefühle und das Verhalten der Armenier selbst behandelt, dann von dem der Verwaltung, welcher die Thätigkeit des Sultans und seiner Beamten angeht, und schliesslich von dem der Diplomatie, insofern er die Handlungsweise Englands, Russlands und der anderen europäischen Mächte betrifft. Über den ersten Punkt haben wir uns vielleicht schon zu ausführlich verbreitet, den zweiten wollen wir, eingedenk unseres friedlichen, in der Einleitung ausgesprochenen Vorhabens, beiseite lassen oder doch nur so viel bemerken, dass selbst die grössten und besten Freunde der türkischen Regierung nur dann von der Zukunft Heil erwarten, wenn es der türkischen Verwaltung gelingt, die Hydra der Korruption in ihrem Beamtenkörper auszurotten. Der dritte Punkt kann, weil noch in Aller Erinnerung, kurz behandelt werden. Der russisch-türkische Krieg von 1877 endete mit dem Vertrage von San Stefano am 3. März 1878 Er enthielt auf Bitten des armenischen Patriarchen Nerses die der Einfügung des Artikel 16 folgende Bestimmung in Bezug auf die armenischen Unterthanen des Sultans: „Da die Räumung des Gebietes, das die russischen Truppen in Armenien besetzt halten, und das den Türken wieder zurückgegeben werden soll, Konflikte und Verwickelungen herbeiführen könnte, welche für das Bestehen der guten Beziehungen beider Länder verhängnisvoll werden könnten, so verpflichtet sich die Hohe Pforte, ohne weiteren Verzug die Verbesserungen und Reformen, wie sie durch die lokalen Bedürfnisse in den von Armeniern bewohnten Provinzen geboten sind, in Kraft treten zu lassen und deren Sicherheit gegen die Kurden und Tscherkessen zu verbürgen". Auf dem Kongress zu Berlin im Sommer 1878 erfolgte noch der Zusatz in Artikel 61: „Die Hohe Pforte wird von Zeit zu Zeit den Mächten, d. h. den sechs Signatarmächten, welche deren Ausführung überwachen werden, die Schritte bekannt geben, die sie in dieser Hinsicht unternommen hat". Am 4. Juni 1878 wurde von der englischen Regierung und der Türkei im geheimen ein anderes Schriftstück unterzeichnet, das kurz darauf, noch ehe der Berliner Vertrag unterfertigt war, veröffentlicht wurde. Die sogenannte Cyprische Konvention stellte dem Sultan ein Bündnis mit England in Aussicht, falls Russland Batum, Ardahan und Kars zurückbehalten wollte; versprach die notwendigen Reformen in Armenien und verpfändete die Insel Cypern. Der absurde Gedanke, von Cypern aus eine Verteidigung der asiatischen Grenze der Türkei unternehmen zu wollen, wurde noch übertrumpft von der Einfalt, von dem Sultan freiwillig Reformen erwarten zu wollen, nachdem die russischen Truppen auf Verlangen des britischen Botschafters auf dem Berliner Kongresse aus Armenien zurückgezogen waren, Reformen, die der Türkei im Osten des Reiches ein zweites Bulgarien und Ostrumelien geschaffen hätten. Im Jahre 1879 richtete die britische Regierung militärische Konsulate in 8 wichtigen Centren der asiatischen Türkei ein und drängte die türkische Regierung, sogleich die verlangten Reformen in der Verwaltung einzuführen. Es geschah jedoch nichts. Auf Betreiben Englands überreichten die Mächte am 11. Juni 1880 eine identische Note, am 7. September eine Kollektivnote, welche die als notwendig erachteten Reformen spezifizierte. Eine Stelle daraus sollte sich als prophetisch erweisen: „Die Fortdauer der Gesetzlosigkeit wird nach aller Wahrscheinlichkeit noch die Vernichtung der christlichen Bevölkerung in diesen weiten

Gebieten zur Folge haben" (!). Da sich die deutsche Politik 1883 offen von einem ferneren Eintreten für die Armenier lossagte, zog England einige Militärkonsuln zurück, behielt jedoch noch immer konsularische Vertreter in Erzerum, Wan und Diarbekir. Das britische Auswärtige Amt scheint endlich zu dem Schluss gekommen zu sein, dass jeder Versuch, den Sultan einzuschüchtern, ihn mehr und mehr in die Arme Russlands trieb. Denn England hatte 1882 durch die Besetzung Ägyptens sein Vertrauen bei der Hohen Pforte eingebüsst, und Russland hatte seine Stellung zu den Armeniern völlig geändert; nur mit Misstrauen sah es die volkstümliche Bewegung der Armenier, welche seinen Russifizierungsplänen diametral gegenüberstanden. Seit 1884 verstand man in Konstantinopel vollständig, dass die russische Botschaft keine ernstlichen Anstrengungen machen würde, um irgend eine gründliche Änderung in der türkischen Verwaltung herbeizuführen. Seit 1880 hatte die Bewegung für die leidenden Armenier Asiens in England auch im Parlamente die Oberhand gewonnen. Wiederholt wurde auf die Bedrückungen des Volkes durch die Steuerpächter, durch die Richter, durch die Kurden, Lasen und Tscherkessen hingewiesen, denen manche Dörfer sogar Tribut entrichten mussten, und oft genug die türkischen Soldaten beistanden. Das war in Alt-Armenien. Zu Anfang des 19. Jahrhunderts hatten aber auch wieder die Zerwürfnisse mit den wenigen Türken von Zeitun in Cilicien, mit den Hadschilar begonnen, Kämpfe, die von den Aschugen in feurigen Liedern besungen wurden. 1862 erfolgte eine französische Intervention, die den Libanon befreit hatte und dieselben autonomen Verhältnisse im Taurus einführen wollte, aber durch den deutsch-französischen Krieg unterbrochen wurde. 1878 war eine türkische Kommission in Zeitun erschienen, um den Artikel 61 des Berliner Vertrages einzuführen; die Armenier unterwarfen sich und gestatteten die Erbauung einer Kaserne mit 2000 Mann Besatzung. Aber schon 1884 kam es infolge der harten Steuereintreibungen in den umliegenden Dörfern durch die türkischen Soldaten zu blutigem Widerstande, und 1886 war der Aufstand in hellen Flammen entbrannt. Seit 1885 hatte sich in Zeitun die geheime Gesellschaft der „Siragan", d. h. der „Liebenden", gebildet, nach Art der Heilsarmee mehr eine religiöse als revolutionäre Vereinigung. Ihr Kloster Surp-Pergutsch wurde 1890 von den Türken zerstört. In der Kirche Surp-Ohannes von Bos Baïr brach der Aufstand aus. 1893 kam eine Kommission aus Aleppo und Damaskus, um die Dinge zu untersuchen. Mittlerweile waren die Massakres von Sassun ausgebrochen. England hatte in Konstantinopel im Einvernehmen mit Russland und Frankreich energisch auf die Ausführung der versprochenen Reformen gedrungen. Das gab das Signal zum Ausbruch der grossen Erhebung des Jahres 1895 auch in Zeitun. Wir behalten uns die Schilderung der hier folgenden Kämpfe, die an den Widerstand der griechischen und albanesischen Pallikaren erinnern, an anderem Orte vor. Es war eine Art von asiatischem Montenegro, das hier, unterstützt von zugereisten Emissären aus Paris und London unter Führung Panossians, genannt Dschellad der Henker, im Winter 1895/96 einer türkischen Armee von 40 000 Mann widerstand. Am 5. Januar 1896 erfolgte die Kapitulation unter Vermittelung von 6 europäischen Konsuln. Die Kaserne durfte wieder aufgebaut werden, ein christlicher Kaimakam oder Landrat wurde eingesetzt, die Gendarmerie von den Zeitunischen übernommen. In dem Briefe, den die vier europäisch-armenischen „Barone" an Herrn Vitto, den italienischen Konsul, hinterliessen, erklärten sie die Aufrichtung eines Königreiches Armenien für eine Chimäre, sie verlangten nur für ihre Volksgenossen Freiheit des Glaubens, Denkens und der Bildung, eine weise und unparteiische Verwaltung. 12. Februar 1896. Nun begann das Liebeswerk der Europäer und Amerikaner in Zeitun, wo Hungersnot und Krankheit herrschten. Als wir im September 1896 die Gegend passierten, da lebte man selbst in Aleppo immer noch in Furcht, es möchte der Aufstand von neuem ausbrechen; denn inzwischen waren noch ganz andere Dinge geschehen. Mit Ausnahme des Volkes von Zeitun lebte die armenische Landbevölkerung von Hirten und Ackerbauern bis zum Jahre 1877 in vollkommener Unterwürfigkeit gegenüber der osmanischen Herrschaft. Sie wusste wenig oder gar nichts von der übrigen Welt, nur dass eine gewisse Zahl von handfesten Burschen alljährlich nach Konstantinopel zu gehen pflegte, um dort als Hamals oder Bakals, d. h. Lastträger oder Krämer, sich Geld zu verdienen und nach wenigen Jahren ihre Ersparnisse in das väterliche Dorf zurückzubringen. Desto mehr wurde die listige und gebildete Stadtbevölkerung durch den Gedanken der Freiheit aufgeregt, die den Bulgaren aus dem Berliner Kongress zugefallen war, und die auch zu ihnen vernehmlich genug aus dem berühmten Artikel 61 heraussprach. Viele glaubten, dass England darauf und daran sei, die Verwaltung des Landes zu übernehmen, und man gewöhnte sich, Petitionen und Klageschriften über vorgekommene Unbill an die englischen Konsuln zu richten. Einige erwarteten die Schaffung einer halbautonomen Provinz Armenien mit Einrichtungen ähnlich denen, wie sie sich so gut auf dem Libanon und in Samos bewährt hatten. Rührige armenische Agenten aus Europa schürten die Unzufriedenen und terrorisierten die Zufriedenen unter den Städtern. In London hatte 1887 der russische General Melikow mit seinen armenischen Landsleuten, den aegyptischen Staatsmännern Nubar, Tigranes und Boghos die „association anglo-arménienne" gegründet. Die Pforte konnte hier nicht ruhig zusehen, wo die Revolution nach ihrer Ansicht im Werke war. Sie sah überall armenische Verschwörer. Eine Ära der Untersuchungen und Verfolgungen begann, wie sie auch in europäischen Staaten in unruhigen Zeiten nicht selten gewesen ist. Die Gefängnisse begannen sich mit Schuldigen und Unschuldigen zu füllen; selbst die Folter wurde nicht gespart, um Geständnisse zu erpressen. Die Kurden wurden immer kühner, ihre Plünderungen und Räubereien gingen ins Grosse. Nichts war aber so einschneidend, als dass im Jahre 1891, als von aussen keine Gefahr mehr drohte, die sogenannte irreguläre Hamidieh-Kavallerie geschaffen wurde. Die kurdischen Räuberbanden, die einst 1835 unserem Moltke unter Hafis-Pascha so viel durch ihren Widerstand zu schaffen machten, die im Jahre 1877 ihre Unbrauchbarkeit für den regulären Krieg gegen Russland erwiesen hatten, wurden jetzt in einen Zweig des osmanischen Heeres, unter ihren eigenen Häuptlingen, verwandelt und mit den modernsten Feuerwaffen ausgerüstet. Alle Reisenden Armeniens der letzten Jahre stimmen darin überein, dass sich die türkische Regierung damit nicht nur eine Geissel gegen die Armenier, sondern auch eine Zuchtrute für die eigene mohammedanische Bevölkerung gebunden hatte, ein zweischneidiges, unzuverlässiges Schwert für die Zukunft. Es ist freilich nicht zu leugnen, dass unter den Armeniern selbst kühne „Pallikaren" und „Klephten" nach Art der griechischen Freiheitskämpfer aufstanden, die, begünstigt durch die furchtsame, waffenlose und friedliche Landbevölkerung und die absichtlich schlecht behütete russische und persische Grenze, ein Raub- und Mordhandwerk im Dienste der rächenden Gerechtigkeit trieben, das schwer auf dem Lande lastete und den Gerechten

mit dem Ungerechten leiden, den Schuldigen mit dem Unschuldigen büssen liess. Wir erinnern nur an den berüchtigten Helden, den Armenier Serop. Die ständige Beunruhigung des gesamten Vilajets Bitlis durch die Bande Serops musste natürlich allgemach eine hochgradige Erregung und Gereiztheit der Mohammedaner zur Folge haben, deren Fanatismus sich denn auch in gelegentlichen Gemetzeln Luft zu machen suchte. Alle diese Insurgenten oder Fedaïs, so viele ihrer auch aus Russland oder Persien herübergekommen sind, waren mit russischen Militärgewehren neuester Konstruktion bewaffnet. Man kann ruhig behaupten, dass für jeden Türken oder Kurden, den Serops Bande erschossen hat, zwanzig bis dreissig Armenier, und zwar in der Regel solche, die den Umtrieben der Revolutionäre ganz fern standen, den rachsüchtigen Kurden mit ihrem Leben dafür büssen mussten, gar nicht zu gedenken des enormen, materiellen Schadens, den ganze Dörfer aus solchen Veranlassungen an ihrem Besitze von Vieh und fahrender Habe zu erleiden hatten (Belck). Die Revolutionskomitees in London, Athen, Tiflis, Odessa, Kalkutta und New-York besorgten durch den fortgesetzten Import von Insurgenten und ihre Agitation lediglich die Geschäfte der Kurden und wirkten dafür, dass dieses arbeitsscheue und raubritterliche Volk unter dem Schein des Rechtes Gelegenheit fand, sich durch Plünderung armenischer Dörfer das zum Leben Erforderliche mühe- und straflos zu verschaffen. Es war, als ob das Wort eines türkischen Ministers zur Wahrheit werden sollte: „der Weg, die armenische Frage aus der Welt zu schaffen, sei die Armenier aus der Welt zu schaffen“. Das Landvolk in Armenien, zu seiner Ehre sei es wiederholt, hatte sicher keinen Teil daran, der armenische und unierte Klerus überdies stand, ebenso wie die amerikanischen Missionare, allen solchen Plänen schon wegen ihrer Aussichtslosigkeit schroff gegenüber. Der Ausbruch der türkisch-kurdischen Volkswut erfolgte bekanntlich im August des Jahres 1894 in dem Massakre von Sassun. Der englische Konsulardelegierte schätzte die Zahl der Gemordeten auf 900. Andere meinen, es müssten noch mehr gewesen sein, und wohlunterrichtete Personen gaben 1500 als die wahrscheinlichste Zahl an. Nach monatelangem Drängen der christlichen Grossmächte, insbesondere Englands, Frankreichs und Russlands, die seit 17 Jahren versprochenen Reformen in den armenischen Provinzen zur Ausführung zu bringen, entschloss sich der Sultan im Herbst 1895, seinen Widerstand gegen den vereinten Druck der Mächte aufzugeben und ihrem Memorandum vom 11. Mai 1895, das unter anderem eine permanente Aufsichtskommission und einen von den Mächten zu genehmigenden Oberkommissär verlangte, zu entsprechen. Es wäre dies freilich wieder eine neue Form der Ablösung einer überdies noch nicht genau umschriebenen Provinz von dem türkischen Reiche, unter einer besonderen Regierung und einem dauernden Gesamtprotektorate der drei europäischen Mächte gewesen. Die türkische Regierung machte dagegen in einer Note an diese drei Mächte einen ausführlichen Vorschlag vom 20. Oktober 1895, welcher namentlich die Ernennungsart eines Oberkommissärs und das Vetorecht der Mächte gegen die Ernennung der 6 Gouverneure in den Vilajets, die den geographischen Begriff „Armenien“ bilden, beseitigte. Dieses türkische Reformprojekt, das natürlich niemals ganz zur Ausführung kam, ja nicht einmal zur Promulgation gelangte, enthielt in 16 Kapiteln Reformen, die den Armeniern und übrigen Christen die nötige Autonomie und Freiheit gewährt hätte, die ihnen schon im Hattischerif von Gülhane 1839 und Hattihumajun 1856 versprochen waren. Am 30. September 1895 wünschten die Armenier der Hauptstadt Konstantinopel dem Drängen der Mächte auf Einlösung der Versprechungen des Berliner Vertrages dadurch Nachdruck zu geben, dass sie dem Grossvezier eine Petition überreichten, in der die Klagen und Forderungen des Volkes niedergelegt waren. Ein Zug von 2000 Armeniern bewegte sich durch die Strassen von Stambul auf die „Hohe Pforte“ zu. Die Polizei war beauftragt, die Übergabe der Petition zu verhindern, und die Behörden hatten dafür gesorgt, dass durch eine ungewöhnliche Zahl von stärker bewaffneten Softas (Studenten) und anderen Türken eine Gegendemonstration arrangiert wurde. Es kam zu einer Schlägerei, Schüsse wurden gewechselt, bei denen ein türkischer Major erschossen wurde. Die Polizei jagte die Menge auseinander. Etliche, vom Pöbel niedergeworfen, wurden von Gendarmen erschossen, Arrestanten im Polizeigebäude mit Bajonetten erstochen und armenische Chans (Herbergen) in der Nacht erstürmt. 500 Armenier wurden nachträglich arretiert, und eine allgemeine Panik trieb die armenische Bevölkerung in die Zufluchtsstätte ihrer Kirchen, aus denen sie erst durch das Einschreiten der Botschafter befreit wurden. Dieses unheilvolle Ereignis in der Hauptstadt war das Signal für Hunderte von Massakres, die Schlag auf Schlag, mit Trompetengeschmetter eingeleitet und beschlossen, in allen 6 Provinzen, die mit Reformen beglückt werden sollten, und über diese hinaus in weiteren vier Provinzen, vor allem in den Städten Akhissar, Trapezunt, Erzinghian, Baiburt, Bitlis, Erzerum, Arabkir, Diarbekir, Malatia, Charput, Siwas, Amasia, Aintab, Marsowan, Marasch, Kaisarieh, Urfa, die christliche Bevölkerung auf das furchtbarste dezimierten und die Überlebenden dem Hungertode oder der Apostasie überlieferten. Das statistische Material der Opfer ist in erster Linie dem Botschafterberichte zu entnehmen, welchen die sechs Grossmächte am 4. Februar 1896 dem Sultan zur Kenntnisnahme unterbreiteten, und wird vervollständigt durch eine grosse Zahl von Berichten europäischer Augenzeugen, Konsuln, Reisenden und Kaufleuten. Demnach ist anzunehmen, dass zwischen August 1895 und Februar 1896 70–90 000 Menschen hingeschlachtet wurden und dass noch mehr durch Hunger und Kälte umkamen (Lepsius). Die Eifersucht der Mächte konnte sich über die Mittel der Abwehr nicht einigen. Ein ganzer Monat verging, während ganz Europa und Amerika Beiträge für das Liebeswerk in Armenien sammelte, in unnützen Verhandlungen über das Recht der Mächte, je ein zweites Stationsschiff im Bosporus zum Schutze ihrer europäischen Unterthanen zu verankern. Da holte das revolutionäre Komitee des „Hintschak“ zu einem grossen Streiche aus. Ermutigt durch den Aufstand in Kreta, sandte es Aufrufe an die Botschafter und an die türkische Regierung um Einführung der Reformen und drohte mit Unruhen, falls die Unterdrückung und die Massakres nicht aufhörten. Diese Drohungen wurden im August 1896 wiederholt, und schliesslich, am 26. August, machte eine Bande von etwa 20 Armeniern der revolutionären Partei aus Russland einen plötzlichen Angriff auf die ottomanische Bank in Konstantinopel, sie erklärten, dass sie dieselbe besetzt halten und in die Luft sprengen würden, falls der Sultan ihre Forderungen abschlage. Sie hatten durch einen Handstreich die Bank besetzt, wurden aber durch den russischen Dragoman, unter Zusicherung freien Abzugs, überredet, sie wieder zu verlassen. Die Antwort auf dieses Attentat war ein Gemetzel, welches eine Schar von Kurden, Lasen und türkischen Knüttelmännern zwei Tage lang in Stambul unter den Armeniern veranstaltete, das 6—7000 Menschen, Männern,

Weibern und Kindern, das Leben kostete. Am Nachmittage des 27. August zeigte der englische Geschäftsträger dem Sultan an, dass er englische Matrosen ans Land bringen werde, und die übrigen Botschafter telegraphierten an Seine Majestät: „Bedauern Ereignisse sehr. Müssen sofort aufhören oder stellen Bestand der Türkei und ihrer Dynastie in Frage.“ Die Kollektivnote der Botschafter vom 31. August betonte, dass es sich keineswegs um zufällige Ansammlungen einer fanatischen Menge gehandelt habe, sondern alle Anzeichen einer besonderen Organisation aufwiesen, die gewissen Agenten von der Behörde bekannt, wenn nicht geradezu von ihnen dirigiert war. Der türkenfreundlichen Presse Europas war es nicht mehr möglich, diese Szenen abzuschwächen. Ein Schrei des Entsetzens brach aus in England. Zahlreiche Hilfskomitees bildeten sich in Europa und Amerika, die ihre Sendboten zur Verteilung der Liebesgaben in die Türkei entsandten und sich der verlassenen Waisenkinder und Frauen annahmen. An ihrer Spitze stand in Deutschland Johannes Lepsius, der in seiner Schrift „Armenien und Europa“ wie in seiner Monatsschrift „Der christliche Orient“ es sich zum Ziele setzte, die christlich-abendländische Welt über die „Christenverfolgungen im Orient“ aufzuklären. Ihm standen Männer und Frauen zur Seite, wie schon einst 1863 in Berlin Petermann, Hoffmann, Abeken, Caspar, Erbkam, Prochnow, Ranke, Strauss, Messner, v. Wildenbruch, so diesmal Furrer und Beyschlag in der Schweiz, Favre, Sarassin-Bischof, S. Forkart, Dillon, Charmetant, Godet, Clemenceau u. a. in Frankreich, Greene, Bryce, Brown, Gate u. a. in England, in Deutschland die Führer der deutschen Orientmission, des deutschen Hilfsbundes für Armenien, Graf Bernstorff, Eckart, Camin, Christ, Attarian, Künzler, Paulat, Friedemann, Hoffmann, Henselmann, Wangemann, Awetaranian, Stefanowitsch und noch viele andere. Die Hauptstationen für das Liebeswerk waren und sind im Orient Urfa und Diarbekir in der Türkei, Urmia und Choi in Persien, Rustschuk und Varna in Bulgarien. Durch dieses internationale Hilfswerk wurde wenigstens die äusserste Not gelindert. Aber mit den „Reformen“ hatte es sein Bewenden. Die Eifersucht Russlands und Englands hatte seit einem halben Jahrhundert jedes thätige Eingreifen Europas zu Gunsten der armenischen Christenheit verhindert. Ja, es wäre für die Armenier besser gewesen, wenn kein Diplomat je ein Protokoll unterzeichnet oder ein Schriftstück zu ihren Gunsten geschrieben hätte. Was die armenischen Revolutionäre mit Gewalt niemals ertrotzen konnten, das hätte die Pforte, der mit den deutschen Eisenbahnen eindringenden Civilisation nachgebend, den Armeniern allmählich freiwillig gespendet, ohne ein neues „Bulgarien“, ohne einen Aufstand ihrer mohammedanischen Unterthanen, ohne eine Erhebung der „Jeune Turquie“ befürchten zu müssen. Gegenwärtig ist die armenische Frage in einem Zustande der Erschlaffung und Versumpfung angelangt. Gegenwärtig gilt noch das Wort des französischen Botschafters Cambon, das dieser am 20. Februar 1894 an den Minister des Auswärtigen, Casimir Périer, geschrieben hat: „Es giebt keine Lösung für die armenische Frage“. Die Blicke der Grossmächte wurden durch die kriegerischen Ereignisse in Amerika, Asien und Afrika abgelenkt.

Die armenische Frage ist eben nur ein Teil der orientalischen Frage und diese selbst wieder nur eine Figur im Schachbrett der grossen Politik. Ein autonomer Staat kann aus „Armenien“ nicht geschaffen werden; dafür genügt ein Blick auf die Karte der Türkei, in der die Armenier, im ganzen etwa ein Volk von 3 Millionen, nur zu sehr in der Diaspora leben. Die Armenier haben auch im Altertum und Mittelalter auf den Höhen ihrer Macht nicht die Kraft besessen, die fremden christlichen Stämme ihres Gebietes, wie Syrer und Iberer, in sich aufzunehmen, geschweige denn nationalfremde und religiös feindliche Elemente, wie Türken, Kurden und Perser, zu bezwingen, d. h. zu armenisieren. Während bei den Griechen die Kirche das Band war, das nicht nur alle ihre Bekenner umschlang, sondern ihre Enklaven im byzantinischen Reiche, wie Slaven und Albanesen, aufsaugte und hellenisierte, waren die Armenier, die dem byzantinischen Reiche 10 der tüchtigsten Kaiser und die besten Feldherren geliefert, höchstens der Sauerteig, der das Ganze durchdrang. Wie in Stambul, im türkischen Reich, so in Persien, Polen, Ungarn und Ägypten, ja in Russland, spielten sie politisch und finanziell grosse Rollen. Aber sie waren und blieben wie die Juden wohl eine Rasse, eine Konfession, aber keine Nation, die einen Staat bilden konnte. Nach der hinreichend beglaubigten Statistik über die Verbreitung der Armenier in der Denkschrift des russischen Generalleutnants Selenoy und einer Berechnung von Seydlitz und Supan in Petermanns geographischen Mitteilungen 1896 ist das ethnographische Resultat etwa so zu fassen, dass die Armenier in 9 Vilajets (Provinzen) das numerische Übergewicht in keinem einzigen, von 25 Sandschaks (Kreise), in welche die ersten 8 Vilajets eingeteilt sind, nur in 2, Van und Musch, und von 159 Kasas (Bezirken) der bezeichneten 25 Sandschaks nur in 9 Kasas über die Mohammedaner erreichen. In Russisch-Armenien ist der Prozentsatz gegenüber den Russen dank der Russifizierung ein noch weit geringerer. Wir sind am Schlusse. Was die Zukunft für Armenien bringen wird, das weiss nur Gott allein. Aber für uns Deutsche gilt es, froh in die Zukunft zu schauen, auch auf diesem Gebiete. Wie die deutsche Politik des „ehrlichen Maklers“ vorsichtig die orientalischen Fäden spann, ohne den Sultan zu verletzen und unsere grossen handelspolitischen Interessen im Orient zu gefährden oder gar einen europäischen Krieg zu entzünden, so hat die deutsche orientalische Wissenschaft die wahre Erkenntnis von Land, Volk und Sprache für uns und die Orientalen friedenbringend ohne Unterschied der Religion und Rasse verbreitet, so hat die deutsche christliche Charitas ihr Liebeswerk und ihre Mission im Orient unter Moslem und Christen aufgefasst und durchgeführt, so wird die deutsche Industrie mit dem Ausbau der anatolischen und der Bagdadbahn ihr Friedenswerk vollbringen und vollenden. Denn Friede ist nur den Menschen auf Erden, die eines guten Willens sind.

Der nördliche Seeweg aus Sibirien nach Europa.

Von Krahmer, Generalmajor z. D.

I.

Die Grosse sibirische Eisenbahn, die das weite Gebiet von Westen nach Osten durchzieht, hat eine ausserordentlich grosse Bedeutung für die wirtschaftliche Entwickelung Sibiriens. Aber nicht alle Teile Sibiriens können sie in gleicher Weise benutzen. Ihr unmittelbarer wirtschaftlicher Einfluss kann sich nur auf etwa 200 Werst*) auf jeder Seite erstrecken. Die Ausdehnung Sibiriens beträgt indessen von Norden nach Süden Tausende von Werst. Dazu kommt noch, dass die Bahnlinie nicht die Mitte dieses Landes, sondern grösstenteils den südlichen Teil durchzieht, und zwar im Westen 2000—3000, im Osten 2000—3000 Werst von der Nordgrenze entfernt. Damit das ausgedehnte Nordland mit dem europäischen Russland in Verbindung gesetzt werden kann, sind Zufuhrwege erforderlich, trotzdem dass vorzügliche Wasserwege, der Ob, der Jenissei, die Lena, die von Süden nach Norden fliessen, vorhanden sind.

Wenn nun auch ein Netz von Zufuhrwegen entstehen würde, so ist man doch nicht im stande, bei der jetzigen Lage der Industrie, die noch sehr schwach entwickelt ist, genügende Waren der Eisenbahn zuzuführen. Die Bevölkerung ist vorerst ausschliesslich auf die Ausnutzung der Rohmaterialien, die allerdings ihren Bedarf übersteigen, angewiesen. Sie sind billig und können deshalb den ziemlich teuren Eisenbahntransport nach den weit entfernten Märkten nicht tragen. Erze, Graphit, Steinkohlen, Holz, Fische und andere Produkte, woran der Norden Sibiriens so reich ist, müssen auf Tausende von Kilometern nach der Eisenbahn transportiert werden, die sie nach den russischen Märkten schafft, wo sie dann teuer zu verkaufen sind, um die Transportkosten zu decken. Ebenso verhält es sich mit dem Getreide. Nimmt man den Tarif für den Transport auf 3000 Werst nur auf $^{1}/_{60}$ Kopeke für das Pud**) und die Werst an, so kostet der Transport eines Puds bis zu 50 Kopeken. Das beträgt, den Preisen an Ort und Stelle gegenüber, für den Roggen 300, für den Weizen 170 Prozent. Das Getreide ist aber das Hauptprodukt des Landes, und wenn man die Bevölkerung Nord-Sibiriens wirklich heben will, so muss ein Ausfuhrweg, ein Markt geschaffen werden. Ein solcher war bis dahin nicht vorhanden, was indessen das Wachsen der Landwirtschaft nicht aufgehalten hat. Da aber das europäische Russland hauptsächlich auch ein Ackerbau treibendes Land ist und selbst sich Märkte für sein Getreide suchen muss, so nimmt es, abgesehen von einer Missernte, das infolge des Transports teuere Getreide Sibiriens nicht auf. Wenn aber Sibirien wirklich billiges Getreide nach den russischen Märkten schaffen würde, so würde es die russische Landwirtschaft schädigen, die dann auch die Preise herabsetzen müsste. Der sibirische Landwirt, der zu niedrigen Preisen verkauft, wird aber nicht im stande sein, infolge des auf den Transport verwandten Kapitals einen Gewinn zu erzielen.

Da nun der Norden Sibiriens sein Getreide wegen der Kosten nicht auf der Eisenbahn verfrachten kann, so musste ein anderer Weg ausfindig gemacht werden, der ihm zugänglich und so billig ist, dass die Produkte die Transportkosten tragen können. Es ist dies der Seeweg aus dem europäischen nach dem asiatischen Teile des nördlichen Eismeers, der schon seit dem XVI. Jahrhundert russischen und fremden Händlern bekannt war, aber bis vor kurzem infolge verschiedener ungünstiger Verhältnisse nicht benutzt wurde. Er bietet eine unmittelbare Verbindung zwischen Archangelsk und den Häfen Norwegens und Englands einerseits und den Mündungen des Ob, des Jenissei, der Lena und überhaupt der Nordküste Sibiriens andererseits.

*) 1 Werst = 1,067 km.

**) 1 Pud = 16,380 kg.

Schon zu Ende des XVI. Jahrhunderts trafen englische und holländische Seefahrer unweit von Nowaja Semlja, Waigatsch und Jugor russische Schiffer, die auf ihren einmastigen Schiffen nach den Mündungen des Ob und Jenissei gefahren waren. Dieser Seeweg zog sich längs der Küste Russlands und Sibiriens bis zur Halbinsel Jalmal hin, welche die Schiffer anfangs auf dem Flüsschen Mutnaja durchschnitten, dann ihre Schiffe mit Tauen zogen, um auf dem Flüsschen Selenga in den Golf des Ob zu gelangen. Bisweilen umfuhren sie auch die Halbinsel Jalmal. Im Jahre 1601 lag 200 Werst oberhalb der Mündung des Tas die jetzt nicht mehr vorhandene Stadt Mangaseja, wohin nicht nur Händler von der Küste des Weissen Meeres, sondern auch Ausländer zum Tauschhandel kamen. Im Jahre 1616 wurde aber unter dem Wojewoden von Tobolsk, Fürsten Kurakin, verboten, die Ausländer weiter als bis Archangelsk kommen zu lassen, und die Handelsleute, die auf dem Meere ankamen, wurden über Beresow und Tobolsk nach Werchotura zurückgeschickt.

Der Anlasss zu dem Verbot eines Imports aus dem Auslande nach Sibirien war die von dem Wojewoden Kurakin nach Moskau erstattete Meldung, in welcher er eingehend über den Wasserweg aus Archangelsk bis Mangaseja berichtete und auseinandersetzte, dass „in allen Jahren“ auf diesem Wege Handelsleute mit allen möglichen deutschen Waren kämen. Kurakin befürchtete, dass „die Deutschen“ anfangen würden, nach Sibirien zu kommen, „die Wege kennen lernen“ und den sibirischen Städten „verschiedenen Schaden“ zufügen würden. In Moskau beachtete man diesen Bericht und befahl, den Handelsleuten zu verbieten, aus Sibirien nach dem Jenissei und durch das Eismeer und zurück zu fahren. In dem Erlass des Zaren hiess es: „Verhüte aufs schärfste, dass deutsche Leute den Weg nach Sibirien, Mangaseja auf dem Wasserwege und den Landstrassen in irgend einer Weise auffinden, und lasse die russischen Handelsleute aus den Küstenstädten nach dem Karischen Golf und nach der Mutnaja und der Selenga, und aus Mangaseja nach denselben Orten auf dem Meere nicht vordringen“. Die Handelsleute, welche daran denken sollten, dem Befehle des Zaren nicht zu gehorchen und nach dem Meere fahren, wo sie mit Ausländern zusammentreffen könnten, „peitsche für ihre Heimtücke und Verräterei zu Tode und zerstöre ihre Häuser von Grund aus“. So war der Handelsweg, der grosse Vorteile versprach, versperrt, und gleichzeitig kamen die Unternehmungen zur See und die wirtschaftliche Entwickelung des Landes zum Stillstande.

Im Jahre 1620 wurde auch für die Russen der Seeweg verschlossen, und jede Handelsbewegung wurde hier über 200 Jahre aufgehalten. Wenn man auch während dieser Zeit durch wissenschaftliche Expeditionen den verlassenen Weg in Bezug auf seine Geeignetheit zu Handelszwecken zu erkunden suchte, so geschah dies nicht, um eine Verbindung

mit Sibirien herzustellen, vielmehr um einen nördlichen Weg nach Indien ausfindig zu machen, weil der südliche Weg nach diesem reichen Lande ein Monopol der niederländisch-ostindischen Gesellschaft war.

Unter der Regierung der Kaiserin Anna Johannowna sandte die russische Regierung eine Reihe von Expeditionen zur Erforschung der nördlichen Küste Russlands und Sibiriens ab: so im Jahre 1734—1737 die Expedition unter Murawiew und Pawlow, 1736—1737 unter Malygin, Ssuratow und Ssuchotin, 1738—1739 unter Ssuratow, 1734—1737 unter Owzyn, 1738—1740 unter Mitin. Diese Expeditionen brachten viel Neues über den russischen Norden. In den Jahren 1751 bis 1763 schrieb Lomonossow ein Werk über den nördlichen Weg nach Indien, in welchem er den Beweis führte, dass unter einer Breite von etwa 80° das Meer im Sommer frei von Eis wäre, was nach 120 Jahren durch die Reise von Nordenskjöld glänzend bestätigt wurde. Aber in praktischer Beziehung ergaben die Expeditionen des XVIII. Jahrhunderts sehr wenig: der alte Weg, auf welchem die russischen und fremden Handelsleute glücklich nach Sibirien gefahren waren, war verloren; man musste tastend, ohne Karten, vollständig unbekannt mit den Meeresströmungen und den Fahrverhältnissen im Eise vorgehen. Der grösste Teil der Expeditionen traf auf ihrem Wege undurchdringliches Eis, das die Schiffe an einer Weiterfahrt hinderte, so dass sich allmählich die Ansicht festsetzte, das Karische Meer sei undurchfahrbar, weil es ständig mit Eis bedeckt wäre. Zu Anfang des XIX. Jahrhunderts war das Interesse an der Auffindung eines nördlichen Seeweges verloren gegangen. In den Jahren 1819—24 sandte die russische Regierung nur drei Expeditionen nach dem Karischen Meere, die hauptsächlich unter der Führung des Grafen Litke standen. Kerkow und Brand rüsteten 1812 drei Schiffe mit demselben Ziel aus: das eine verscholl, das andere hatte einen vollen Misserfolg, das dritte wurde von der Karischen Pforte durch Sturm und Eisschollen zurückgeworfen und überwinterte auf Nowaja-Semlja. Keinem gelang es, nach dem Karischen Meere vorzudringen und es zu erforschen.

Erst in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts begannen von neuem Versuche, durch das Karische Meer Sibirien zu erreichen, und zwar mit grösserem Erfolg, indem die Erfahrungen der früheren Expeditionen benutzt wurden. Es waren besonders die Russen, die in dieser Periode Erforschungen in das Werk setzten, wenn auch Ausländer daran thätigen Anteil nahmen. M. K. Ssidorow befuhr in den 40er Jahren das weisse Meer und befasste sich mit der Frage über den nördlichen Seeweg; bevor er aber zur Ausrüstung einer Expedition nach dem Karischen Meere schritt, widmete er mehrere Jahre der Erforschung des nördlichen Sibiriens und liess sich zu diesem Zweck in Krassnojarsk nieder. Überzeugt, dass die Naturreichtümer Sibiriens so gross seien, dass ein Erfolg des Seehandels in Zukunft gesichert sei, richtete er seine Bemühungen auf die Herstellung einer Verbindung zwischen Sibirien und Europa. Vor allem folgte Krusentern seinem Aufruf, der 1862 eine Expedition unter Führung seines Sohnes ausrüstete. Das Eis versperrte aber den Weg.

Das im Jahre 1863 von Ssidorow in Krassnojarsk unter dem Kommando des Dänen Boiling in Dienst gestellte Schiff gelangte aber infolge der Weigerung der Bemannung, weiter zu fahren, nur bis zur Mündung des Jenissei. Ssidorow wurde indessen durch diese Misserfolge nicht entmutigt: er warb selbst Seeleute in Finnland und in West-Europa, erwarb ein Schiff in Kronstadt und fuhr nach der Mündung des Petschora, wo er ein englisches Schiff traf, das bei der Insel Guljewkija Koschki fest geraten war. Bei dessen Rettung verlor er viel Zeit; es traten auch Nebel und Kälte ein, so dass er nur bis zur Karischen Pforte vordringen konnte. Im Jahre 1872 nahm er an der österreichischen Polar-Expedition teil. Das von ihm dann 1876 auf eigene Kosten ausgerüstete Schiff „Ssiewernyi Ssiljanie" unter dem Kapitän Schwanenberg strandete an einer Küsten-Insel. Endlich, im folgenden Jahre, gelang es dem neu ausgerüsteten Schiff „Utrennaja Sarja", das wieder Schwanenberg führte und eine geringe Fracht geladen hatte, aus dem Jenissei durch den Ozean, das Karische Meer, die Karische Pforte, mit einer kleinen Havarie Petersburg zu erreichen.

Im Jahre 1877 gelangte das von dem Moskauischen Kaufmanne Trapessnikow mit Eisen und Olivenöl befrachtete Dampfschiff „Luisa" von Gulja aus glücklich nach Tobolsk. In demselben Jahre schaffte das Sibirjakow gehörende Dampfschiff „Frager" Tabak, Zucker und Maschinen von Bremerhafen nach der Mündung des Jenissei; und im folgenden Jahre machte dasselbe Schiff eine zweite glückliche Fahrt.

Von den nicht von Russen ausgesandten Expeditionen sind besonders die des englischen Kapitäns Wiggins und des schwedischen Gelehrten Nordenskjöld hervorzuheben. Wiggins fuhr auf seinem Dampfschiff „Diana" in das Karische Meer, erforschte dasselbe, und dann weiter nach den Mündungen des Ob und Jenissei, von wo er wohlbehalten nach England zurückkehrte. Die Mündung des Jenissei wurde auch von Nordenskjöld auf dem Schiffe des schwedischen Handelsherrn Dikson erreicht. Im Jahre 1876 wiederholten beide diese Fahrt und drangen bis zum Jenissei vor. Das Jahr 1878 war besonders erfolgreich: Wiggins führte aus Sibirien Weizen nach England aus, während Nordenskjöld auf dem Dampfschiffe „Wega" von Norwegen längs der ganzen Nordküste Europas und Asiens fuhr, das Nord-Ost-Kap umschiffte und durch die Bering-Strasse nach Europa zurückkehrte.

So haben denn die Expeditionen Wiggins' und Nordenskjölds vollständig bewiesen, dass das nördliche Eismeer längs der asiatischen Küste zu durchfahren ist, und es zweifellos möglich ist, einen regelmässigen Handelsverkehr zwischen Europa und Sibirien auf dem Seewege herzustellen. Die russische Regierung erkannte vollständig die grosse Wichtigkeit dieses Weges für Sibirien und gestattete in den Jahren 1877 und 1878 die zollfreie Einfuhr von ausländischen Waren nach der Mündung des Jenissei und Ob, um dadurch Unternehmer zu weiteren Versuchen zu veranlassen. Durch die Verordnungen des Minister-Komitees vom 15. Juni 1879, 18. April 1880, 2. März 1881, 2. Juni 1883 und 7. September 1883 wurde dem Finanzminister das Recht zugestanden, während der Schiffahrtsperiode 1879—1885 die zollfreie Einfuhr gewisser Waren nach den Mündungen des Ob, des Jenissei und der Lena in beschränkter Menge je nach seinem Ermessen zuzulassen. Daraufhin erlaubte der Finanzminister die zollfreie Einfuhr von Petroleum, Baumöl, Maschinen, Schiffszubehör, Ackerbau-Geräten, Eisen-, Stahl- und Fayence-Arbeiten, Musikinstrumenten, Galanteriewaren, getrockneten Früchten, Kolonial- und Apotheker-Waren. Auf Grund der Erklärungen der russischen Fabrikanten und Geschäftsleute, sowie der Ansicht des General-Gouverneurs von Sibirien wurde verboten, dass ausländischer Zucker, fertige Kleidungsstücke, Drap (sehr dickes Tuch), Leinwand, kaustiges und kalciertes Soda, Glas, Glasarbeiten, Spiritus, Wein, starke Getränke, Bier, Tabak, Cigarren, Thee, patentierte Arzneimittel, Lithographen-Steine, Bücher und Drucksachen zollfrei eingeführt wurden.

(Schluss folgt.)

Die deutsche Schule in Tokio.

Von Jintaro Omura, Professor an der Kaiserl. Adelsschule in Tokio.

Von einem schweren Verluste ist die deutsche Sache im fernen Osten betroffen worden. In Tokio, der mächtig aufblühenden Mikadostadt, ist Ausgang des vorigen Jahres die deutsche Schule bis auf den Grund niedergebrannt. Da diese Anstalt die einzige ihrer Art in ganz Japan ist und an ihren Namen so ziemlich alles anknüpft, was mit der Förderung und Verbreitung der deutschen Sprache zusammenhängt, so dürfte wohl eine Skizze über dieses Institut nicht unwillkommen sein.

Vor ungefähr zwanzig Jahren thaten sich in Tokio eine Anzahl von angesehenen Männern zusammen, um die ihnen auf verschiedenen Wegen zugänglich gewordene deutsche Sprache und Wissenschaft systematisch in Japan zu verbreiten. Sie gründeten den Verein Doitsugaku Kiokai (zu deutsch: Verein für deutsche Wissenschaft), dem u. a. Leute angehörten, die weit über den Rahmen ihres Vaterlandes bekannt geworden sind, wie beispielsweise der tapfere kaiserliche Prinz Kitashirakawa, weiland Generalfeldmarschall, der bekannte Bismarck des Ostens Marquis Ito, Generalfeldmarschall Marquis Jamagata, Vicomte Aoki, ehemaliger kaiserlicher Gesandter am Berliner Hofe, Dr. Hirata, der jetzige Minister für Handel und Landwirtschaft, Dr. Yamawaki, Direktor des Oberverwaltungsgerichts, u. a. m. In kurzer Zeit gewann der Verein an Ausdehnung und Ansehen und kam bald zu der klaren Erkenntnis, dass er seinem Zwecke nicht besser als mit der Errichtung einer deutschen Schule dienen könnte, die denn auch im Jahre 1884 unter dem Namen „Schule des Vereins für deutsche Wissenschaft" gegründet wurde. Sie umfasste zwei Kurse: einen allgemeinen und einen Spezialkursus. Der allgemeine Kursus bestand aus fünf Jahresklassen, in denen Deutsch als Hauptfach gelehrt wurde. Diejenigen Schüler, die sich dort eine gute Kenntnis des Deutschen angeeignet hatten, traten dann in den Spezialkursus ein, der eine Art juristisch-staatswissenschaftlicher Akademie darstellte und die Aufgaben hatte, junge Japaner für den Gerichts- und Verwaltungsdienst heranzubilden. Hier trugen nur deutsche Lehrer in deutscher Sprache vor, während in dem mehr den Charakter einer Vorbereitungsstufe tragenden allgemeinen Kursus neben deutschen Lehrern auch japanische thätig waren. Als Juristen waren im Anfange thätig die Assessoren Dr. Michaelis, F. Delbrück und E. Delbrück (jetzt Direktor des königlichen Patentamts in Preussen); dann, nachdem diese 1889 nach Deutschland zurückgekehrt waren, Landgerichtsdirektor Dr. Lönholm, Referendar Dr. Niststold und Dr. Wernicke; als Lehrer der deutschen Sprache wirkten Dr. Hering (seit 1885) und Gymnasiallehrer Ehmann (seit 1887). Dass die Schule pekuniär im stande war, so viel gute Lehrkräfte aus Deutschland kommen zu lassen, verdankte sie ausser der Gnade des Kaisers, der aus seiner Privatschatulle einen namhaften laufenden Zuschuss zahlte, verschiedenen staatlichen Subventionen; so wurden seit 1886 der Schule vom Unterrichtsministerium jährlich 20000 Mk. und im folgenden Jahre vom Justizministerium das Doppelte bewilligt.

Der erste Direktor der Schule war Vicomte Shinagawa, ehemals kaiserlicher Gesandter in Berlin, ihm folgten der Senator Baron Nishi, dann der jetzige Ministerpräsident Vicomte Katsura, und als dieser 1890 sein Amt niederlegte, wurde Prof. Dr. Kato, damals Rektor der Universität Tokio, zum Direktor ernannt.

Die Schule bildete ihre Schüler sowohl in der deutschen Sprache als auch in Rechts- und Staatswissenschaften so vorzüglich aus, dass ihre Abiturienten fast alle das Staatsexamen bestanden und in den Staatsdienst eintraten. Mehr als 200 deutsch gebildete Juristen, die gegenwärtig als Regierungsbeamte, Richter, Rechtsanwälte u. s. w. ihrem Vaterlande dienen, sind bis jetzt aus dieser Schule hervorgegangen, und es bedarf wohl keiner weiteren Erörterung, welch eine Bedeutung die Erhaltung dieser Anstalt für die Förderung und Ausbreitung des Deutschtums in Ostasien hat. Leider ist diese Privatanstalt nicht mehr so günstig wie in den Jahren ihres Anfangs gestellt. Denn als das Parlament sämtliche Subventionen von Privatschulen strich, verlor auch die deutsche Schule ihre Unterstützung. Sie sah sich daher genötigt, den teueren Spezialkursus zu schliessen und die deutschen Juristen und Lehrer zu entlassen. Die Schule besteht seitdem als Gymnasialanstalt fort und bereitet die japanische Jugend zum Studium der deutschen Wissenschaften, namentlich für Medizin, Jurisprudenz und Litteratur, vor. Nach wie vor wird auf die Pflege der deutschen Sprache der grösste Wert gelegt, und die Erfolge halten sich ständig auf gleicher Höhe. Dank ihrem ausgezeichneten, aus 50 Herren bestehenden Lehrerkollegium und einer guten Disziplin erfreut sich die Schule guten Rufes und glücklichen Gedeihens; sie zählt gegenwärtig 800 Gymnasiasten. Hierzu kommen noch die Teilnehmer des vor nicht langen Jahren errichteten Extrakursus. Dieser hat die Aufgabe, Leuten, die schon längst die Schule verlassen haben, die deutsche Sprache zugänglich zu machen. Auch dieser Kursus erfreut sich grossen Ansehens und zählt gegenwärtig 350 Teilnehmer, die den verschiedensten Ständen (Offiziere, Beamte, Ärzte, Lehrer etc.) angehören. Für den jährlich wachsenden Schülerandrang reichte das Schulgebäude nicht mehr hin, und so wurde erst im vorigen Jahre eine Schwesteranstalt errichtet, die gegenwärtig 200 Schüler zählt. Die Gesamtzahl der Schüler beträgt somit 1350.

Die Gymnasiasten der Anstalt tragen eine schlichte Uniform, die am Rockkragen die vier Metallbuchstaben S V D W (Schule des Vereins deutscher Wissenschaften) trägt; die Mütze weist als Abzeichen den metallenen Buchstaben D (d. h. deutsch) auf.

Die Schule bestand aus vier Gebäuden mit im ganzen 25 Schulzimmern und besass einen guten wissenschaftlichen Apparat und vor allem eine etwa 13000 Bände umfassende deutsche Bibliothek, die jetzt ein Raub der Flammen geworden ist. Das Schulgebäude könnte man wohl, wenn auch mit vielen Schwierigkeiten, wieder aufbauen, doch der Verlust der Bibliothek ist schwer. Es wäre daher wohl zu wünschen, wenn alle, die sich für die Förderung des Deutschtums im Auslande interessieren, sich an der Wiederschaffung einer deutschen Bibliothek hilfreich beteiligen möchten.

Denkschrift über die Entwickelung des Kiautschougebietes.

Von Maercker, Hauptmann im grossen Generalstabe.

Dem Reichstage ist, wie in früheren Jahren, auch diesmal vom Reichs-Marineamt eine Denkschrift über die Entwickelung des Kiautschougebietes in der Zeit von Oktober 1900 bis Oktober 1901 vorgelegt worden, die ein klares Bild des augenblicklichen Zustandes dieser Kolonie giebt. Zahlreiche Photographien und drei Karten veranschaulichen das, was im letzten Jahre dort geschaffen ist.

Das Berichtsjahr charakterisiert sich vor allem durch die starke Zunahme des chinesischen Elements. Es ist verständlich, dass in den ersten Jahren nach der Besitzergreifung die Chinesen etwas zurückhaltend waren. Die Deutschen waren als Kolonisatoren in Ostasien noch nicht bekannt, die Chinesen waren sich nicht darüber klar, ob ihren Sitten und Anschauungen von seiten der deutschen Regierung genügend Rechnung getragen würde, und es war nicht zu verwundern, dass, abgesehen von einigen grösseren südchinesischen Firmen, in den ersten Jahren das europäische Kaufmannselement überwog. Dann kam der schlimme Sommer 1900, in dem auch die Südchinesen die Kolonie verliessen, um in ihrer Heimat den Ausgang der Wirrnisse abzuwarten. Gleich nach Beendigung des Krieges aber wurden sie durch ein anderes Element ersetzt, durch die Schantungleute, die infolge ihrer Verbindungen in der Provinz, die als das Operationsfeld unserer kolonialen Thätigkeit in Ostasien zu betrachten ist, für uns noch wertvoller sind, als die ihnen in Bezug auf kaufmännische Erfahrung vielleicht überlegenen Südchinesen.

Der starke Zuzug von chinesischen Kaufleuten, vor allem der Umstand, dass dieselben sich ankaufen und anbauen, ist ein Beweis dafür, dass die Chinesen Zutrauen zum deutschen Gouvernement und Vertrauen in die Entwickelung Tsingtaus zum Haupthandelsplatz Schantungs gefasst haben. Einige Zahlen werden hier interessieren. 1901 traten 43 Europäer und 83 Chinesen als Käufer von Land auf, im Grundbuch waren neben 105 europäischen 120 chinesische Eigentümer eingetragen, und von 367 im Berichtsjahr erbauten Häusern gehörten 234 chinesischen Besitzern.

Dieser Zuzug einheimischer Kaufleute hat eine ausserordentliche Entwickelung der Chinesenstadt Tapautau zur Folge gehabt, die zwischen der Europäerstadt Tsingtau und der Kiautschoubucht gelegen ist und Chinesen wie Europäern als Wohn- und Geschäftsort gleichmässig freisteht. Die Stadt hat in drei Jahren bereits den Umfang erreicht, für den eine 10jährige Entwickelung angenommen war, und ich kann mich der Befürchtung nicht verschliessen, dass schliesslich ein Landmangel eintreten wird, der vielleicht zu einer Einschränkung der Europäerstadt führen wird.

Auch hier sind, wenn auch die Entwickelung natürlich langsamer vor sich geht, eine grössere Anzahl stattlicher Geschäfts- und Wohngebäude entstanden. Die Schanghai-Firma Snethlage & Siemssen hat vor allem mehrere grössere Häuser mit Mietswohnungen erbaut. Trotzdem herrscht noch ein solcher Wohnungsmangel für Europäer, die Mietspreise sind noch so hoch, dass dies geradezu als ein Hindernis angesehen werden muss, welches die Konkurrenz mit anderen Küstenplätzen erschwert. Das Gouvernement ist nach Möglichkeit bestrebt, dem abzuhelfen, und hat in den Etat für 1902 ebenso wie im Vorjahre die Summe von 200000 M. zur Beteiligung an der Beschaffung von Wohnhäusern eingestellt. Dem Wohnungsmangel ist auch die Schuld zuzuschreiben, dass Tsingtau im Sommer noch immer nicht als Badeort aufgesucht wird, wozu es sich wegen des geradezu idealen Badestrandes der Auguste Viktoriabucht, wegen seines im Gegensatz zum Yangtsethal als angenehm zu bezeichnenden Sommerklimas, vor allem aber wegen des nahen, in 3—4 Stunden zu erreichenden Lauschangebirges besonders eignet. Das Gouvernement hat nunmehr ein Ausschreiben erlassen zum Bau eines erstklassigen Badehotels im Villenviertel, das unmittelbar am Strande und am grossen Sportplatz liegen soll und das neben einer grösseren Anzahl Wohnungen auch die Einrichtung für Seewarmbäder enthalten soll.



Tsingtau.

Auch die Arbeiterstädte haben eine Erweiterung erfahren. In der Kulistadt Tai tung tschen sind im Jahre 1901 360 chinesische Häuser zu 2—3 Wohnungen erbaut. Die weite Entfernung dieses Ortes von dem westlichen Teile Tsingtaus hat die Anlage einer zweiten Kulistadt Tai hsi tschen notwendig gemacht.

Der Gesundheitszustand ist etwa derselbe geblieben wie im Vorjahre. Die Sterblichkeit betrug 5,2 pro Mille (im Jahre 1900 14 pro Mille einschliesslich der Gefechtsverluste, 4 pro Mille ohne dieselben); die Hauptkrankheiten sind Ruhr (70 pro Mille), akuter Darmkatarrh (357 pro Mille) und Geschlechtskrankheiten (231 pro Mille). Ruhr und Darmkrankheiten, die an der ganzen chinesischen Küste vorkommen, werden nie ganz ausgerottet werden können. Die Erkrankungszahl wird sich aber wohl verringern, wenn unsere Truppen erst sämtlich aus den elenden chinesischen Truppenlagern in gesunde Kasernen übergesiedelt und Wasserleitung sowie

Kanalisation vollständig durchgeführt sind. Bedenklich ist die hohe Zahl für Geschlechtskrankheiten. Man wird kaum umhin können, neben einer möglichst scharfen polizeilichen und ärztlichen Beaufsichtigung der chinesischen Prostituierten Einrichtungen zu treffen, welche den Verkehr unserer Soldaten mit den Bewohnern des Schutzgebietes nach Möglichkeit einzuschränken geeignet sind.

Neben der Stadtanlage haben zwei grosse Unternehmungen im Berichtsjahre bedeutende Fortschritte gemacht, nämlich der Hafenbau und der Bau der Schantungeisenbahn.

Der sog. kleine Hafen, an der Chinesenstadt Tapautau gelegen, konnte im Frühjahr 1901 in Benutzung genommen werden. Er gestattet Dampfern mit einem Tiefgange von 4—5 m direktes Anlegen, ist durch Schienengleise mit der Bahn in Verbindung gesetzt und gestattet das Landen auch schwererer Stücke, womit besonders der Eisenbahngesellschaft gedient ist.

Beim grossen Hafen ist der 6 km lange Umschliessungsdamm fertig gestellt. Damit ist ein Wasserbecken von 293 ha Grösse gegen den Wellengang geschützt. Es kommt nun darauf an, die weiteren Arbeiten so zu fördern, dass mit dem Eintreffen der ersten Kohlenzüge aus Schantung, die im Laufe des Herbstes zu erwarten sind, die Verschiffung derselben möglich ist. Es soll zu diesem Zweck eine Kohlenmole, die 100 m breit ist und Gleisanschluss an die Bahn erhält, so weit vorgetrieben werden, dass zu gleicher Zeit zwei Dampfer beladen werden können. In den Etat 1902 sind dafür 3,2 Mill. Mark eingestellt worden. Die Fertigstellung des ganzen Hafens und die Eröffnung des Werftbetriebes wird für 1905 erwartet. Die Arbeiten an der Eisenbahn Tsingtau—Tsinanfu waren während der Wirren auf die Anfangsstrecke Tsingtau—Kiautschou beschränkt worden, wo die militärische Sicherung der Arbeiten möglich war. Sobald die Ruhe wiederhergestellt war, wurde mit besonderer Energie an den Weiterbau gegangen, der jenseits der Interessensphäre durch chinesische Truppen geschützt wird. So konnte im Berichtsjahr die Bahn bis Tschangling (km 128) eröffnet werden. Augenblicklich ist km 150 erreicht. Von dort bis zu den Kohlenfeldern von Matze sind nur noch 20 km; bis nach Weihsien noch 30 km. Es ist also mit Bestimmtheit zu erwarten, dass diese Stadt bis zum 1. Juni dieses Jahres erreicht wird. Weihsien ist ein bedeutender Ort mit 100 000 Einwohnern, an der Haupthandelsstrasse der Provinz gelegen und Stapelplatz für das östliche Schantung. Südöstlich des Ortes erstrecken sich die Tsingtau zunächst gelegenen Kohlenfelder, die von der Schantung-Bergbau-Gesellschaft ausgebeutet werden. Die ersten Kohlenlieferungen werden für den Herbst dieses Jahres erwartet. Weihsien ist also für die Eisenbahn eine Hauptetappe, und es ist mit ziemlicher Sicherheit zu erwarten, dass im nächsten Jahr ein bedeutender Teil des Handelsverkehrs, der bisher über Tschifu ging, nach Tsingtau verlegt wird.

Die Regierung ist eifrig bemüht, für den erwarteten Aufschwung die nötigen Vorbereitungen zu treffen, vor allem die Verkehrsverhältnisse zu bessern. Die Reichspost hat eine Agentur in Kaumi an der Grenze der Interessensphäre eröffnet. Die chinesische Post, die während der Wirren geschlossen werden musste, hat den Verkehr mit acht Postämtern in Schantung wieder aufgenommen, und die sehr wenig leistende Jebsenlinie ist von der Hamburg-Amerika-Linie aufgekauft worden, die neben der fünftägigen Verbindung Schanghai—Tsingtau—Tschifu—Tientsin einen wöchentlichen Sonderdienst Schanghai—Tsingtau eingerichtet hat. Noch müssen alle Frachten aus Europa für Tsingtau in Schanghai umgeladen werden. Ist erst das grosse Schwimmdock in Tsingtau fertig, können dort Kohlen direkt aus den Eisenbahnwagen in die Dampfer verladen werden, und finden sich genügende Frachten zwischen Schantung und Deutschland, dann wird auch die Durchführung der Postdampferlinien bis Tsingtau nicht nur möglich sein, sondern direkt im Interesse der grossen Dampfergesellschaften liegen.

Der Handel fängt ganz allmählich an, die alten Bahnen zu verlassen und sich nach Tsingtau zu ziehen. Seitdem Tschifu dem Fremdhandel geöffnet ist, war der bei weitem grösste Teil der Einfuhr und ein sehr beträchtlicher Teil der Ausfuhr über diesen Platz gegangen, obgleich er wegen seiner Lage im äussersten Osten der Halbinsel dem grossen Handelsverkehr möglichst wenig Erleichterung gewährt. Trotzdem hat Tschifu, als Dampferlandungsstelle, den einstigen Haupthafen Schantungs, Kiautschou, vollkommen tot gemacht.

Jetzt tritt Tsingtau als gefährlicher Konkurrent auf. Es liegt dem Hauptteil der Provinz, vor allem der dichtbevölkerten grossen Ebene, wesentlich näher als Tschifu und wird binnen zwei Jahren mit derselben durch eine Eisenbahn verbunden sein, und es wird im Gegensatz zu Tchifu, das nur eine offene Rhede besitzt, in seinem grossen Hafen die denkbar günstigsten Verschiffungsbedingungen bieten. Diese Vorteile aber können sich natürlich erst dann bemerkbar machen, wenn die Eisenbahn die grosse Handelsstrasse Schantungs, Tsinanfu-Tschifu, trifft, dort die bisher nach Tschifu gehenden Waren abfängt und nach Tsingtau bringt, wenn andererseits die Importeure sich von Tschifu freigemacht und eingesehen haben werden, dass sie beim Import über Tsingtau Zeit und Geld sparen. Natürlich wird Tschifu einen gewissen Teil des Handelsverkehrs, vor allem des östlichsten Teils der Provinz, immer behalten.

Dass der Handel ganz allmählich beginnt, das rasch emporblühende neue Handelsemporium aufzusuchen, geht aus den in der Denkschrift mitgeteilten Zahlen hervor.

Die Ausfuhr ist von 3,5 Mill. Mark 1900 auf 9,2 Mill. Mark 1901 gestiegen. Die Hauptposten derselben bilden Erdnussöl mit 3,8 Mill. Mark, Bohnenöl mit 1,2 Mill. Mark, Melonenkerne mit 700 000 M., Strohborte mit 650 000 M. Strohborte ist einer der Ausfuhrgegenstände, die auch in Zukunft zum Teil nach Tschifu gehen werden, daneben ist aber auch für Tsingtau in den nächsten Jahren eine ganz bedeutende Steigerung zu erwarten, da die Eisenbahn in die Nähe der Distrikte kommt, in denen die Strohflechtindustrie betrieben wird. Auf eine Zunahme des Ausfuhrhandels deutet auch der gesteigerte Dschunkenverkehr der kleinen Häfen des Schutzgebietes, der sich seit 1899 mehr als verdoppelt hat.

Der Einfuhrhandel wird bereits durch die Dampferverbindung mit Schanghai einerseits, mit Tschifu und Tientsin andererseits beeinflusst. Es stieg die Einfuhr fremder Waren von 2 Mill. Mark im Jahre 1900 auf 3,8 Mill. Mark 1901, die Einfuhr chinesischer Waren von 7 Mill. Mark auf 16,7 Mill. Mark. Von fremden Einfuhrgegenständen sind Baumwolle (Garne und Waren) mit 2,86 Mill. Mark, Petroleum mit 1/2 Mill. Mark zu nennen. Unter den chinesischen Waren steht Papier mit 6,4 Mill. Mark an erster, Rohbaumwolle mit 1 Mill. Mark an zweiter Stelle. Der zunehmende Handelsverkehr beeinflusst natürlich auch die Zolleinnahmen, die vom Kaiserl. chines. Seezollamt in Tsingtau für alle Waren von und nach China erhoben werden. Tsingtau selbst ist bekanntlich Freihafen. Die Zolleinnahmen betrugen in den 9 ersten Monaten 1900 34 600 Taels (= ca. 105 000 M.), in den 9 ersten Monaten 1901 dagegen 73 560 Taels (= ca. 221 000 M.). Dass der aus diesen Zahlen deutlich hervorgehende allmähliche Handelsaufschwung eingetreten ist, bevor noch die Eisenbahn ihren Einfluss hat geltend machen können, ist ein Beweis dafür, dass die Chinesen des unmittelbaren Hinterlandes der Kiautschoubucht sich bereits von Tschifu losgesagt haben. Wenngleich die Zolleinnahmen dieses Ortes in der letzten Zeit erheblich gewachsen sind, so rückt ihm Tsingtau doch immer näher. Eine Zusammenstellung des Ostasiatischen Lloyd zeigt, dass die Einnahmen in Tschifu im 3. Vierteljahr 1899 rund 20 mal so gross waren wie in Tsingtau, 1900 rund 17 mal und 1901 nur noch 8 mal.

Die für den Handel oben angeführten Zahlen geben nur den Durchgangsverkehr wieder. Sie entstammen der Statistik des chinesischen Zollamts. Es wäre interessant, auch die Zahlen für die in der Kolonie verbrauchten oder verarbeiteten Waren kennen zu lernen, die, weil sie zollfrei sind, in obiger Statistik nicht erscheinen.

Die Denkschrift betont, dass sich die Einfuhr nach China durch deutsche Kaufleute fast ausschliesslich auf Petroleum erstreckt. Die Einfuhr von baumwollenen Garnen und Geweben, besonders japanischer Herkunft, ist ebenfalls in die Hände von Chinesen übergegangen, die sich mit geringerem Nutzen begnügen können, als es den Deutschen bei dem heute noch sehr teueren Leben in Tsingtau möglich ist. In Bezug auf die Einfuhr ist der Ort noch von Schanghai abhängig und wird es so lange bleiben, als nicht Dampfer direkt von Europa nach Tsingtau laufen. Eine geringe Besserung ist dadurch erzielt, dass die H.-A.-P.-A.-G. gleiche Frachten für Schanghai und Tsingtau angeordnet hat.

Um die Warenausfuhr in die Hände Deutscher zu bringen, wird es nötig sein, dass die Tsingtaufirmen sich energisch in

Schantung umsehen, Handelsbeziehungen in den Produktionsorten anknüpfen und die Absatzquellen studieren. Die Provinz ist trotz der langen Küstenlinie noch absolut unerschlossen, ihre Produktionsfähigkeit kann um das Vielfache gesteigert werden, von einer industriellen Entwickelung ist noch keine Rede. Welche Dimensionen diese Faktoren annehmen können, ist heute auch nicht annähernd zu sagen.

Das innere Leben der Kolonie hat nach den unruhigen, sorgenreichen Tagen des Sommers 1900 einer ruhigen Fortentwickelung Platz gemacht. Sehr erfreulich ist das Aufblühen der deutschen Schule und die überaus rasche Entwickelung, welche die deutschen Schulen für Chinesen in der Kolonie und im Hinterlande nehmen. Für die deutsche Schule, welche augenblicklich den Lehrplan einer Mittelschule hat, ist im Etat für 1902 ein akademisch gebildeter Leiter vorgesehen. Das nächste Ziel ist die Erteilung des Berechtigungsscheines zum einjährig-freiwilligen Dienst, das Weitere die Ausgestaltung der Schule zu einem Realgymnasium. Zusammen mit der Möglichkeit, dass die jungen deutschen Kaufleute Ostasiens bei der Besatzungstruppe in Tsingtau ihrer Dienstpflicht genügen und ihre militärischen Übungen ableisten können, ist die Schaffung einer höheren deutschen Lehranstalt im nationalen Interesse auf das allerfreudigste zu begrüssen.

Einen schweren Verlust erlitt die Kolonie im Berichtsjahr durch den am Kaisersgeburtstage erfolgten Tod ihres Gouverneurs, des Kapitäns z. S. Jaeschke. Sein Vorgänger, Kapitän z. S. Rosendahl, hatte in stiller, rastloser Arbeit auf unbekanntem, schwierigem Boden das feste Fundament für die Entwickelung der Kolonie gelegt, auf dem Jaeschke den Bau hochzuführen hatte. Mit einer bewunderungswürdigen körperlichen und geistigen Frische und Rüstigkeit hat er sich dieser Aufgabe zwei Jahre lang mit Erfolg unterzogen. Sein Tod war ein Verlust für die Kolonie. Die schöne Aufgabe der Vollendung des Baues ist dem jetzigen Gouverneur, Kapitän Truppel, vorbehalten, der bereits im Winter 1897/98 kürzere Zeit Leiter der Kolonie war und als ein sehr thatkräftiger, selbständiger Mann gilt.

Auch nach aussen hin stand die Kolonie unter dem Zeichen friedlicher Entwickelung. Die Bewohner der von der Eisenbahn durchzogenen Gebiete haben nicht allein jede Feindseligkeit unterlassen, sondern sogar mehrfach ihrem Bedauern Ausdruck gegeben, dass sie sich haben zu Gewaltthätigkeiten aufreizen lassen. Auch im chinesischen Gebiet schreitet der Bahnbau ebenso sicher und ruhig vorwärts wie der Bergbau im Kohlengebiet. Trotzdem wäre es gewagt, mit allzugrosser Sicherheit in die Zukunft zu blicken. Der bisherige Gouverneur Yuan schi kai ist als Nachfolger Li hung tschangs zum Gouverneur von Petschili ernannt worden. Welches die Beweggründe gewesen sein mögen, die Yuan bewogen haben, während der Wirren strikte Neutralität zu beobachten, braucht hier nicht untersucht zu werden. Für unsere Kolonie war es ein Glück, dass er mit brutaler Energie (er soll gegen 4000 Menschen haben hinrichten lassen) jede weitere Aufstandsbewegung in seiner Provinz niederhielt, und dass er seine Truppen, die als die besten Chinas anzusehen sind, nicht gegen uns marschieren liess. Sein Nachfolger wird, im Gegensatz zu Yuan, der weitgehende Reformen in Angriff genommen hatte, als ein reformfeindlicher und fremdenfeindlicher Mann geschildert. Da Yuan seine Soldaten mit nach Petschili genommen hat, so fehlt ihm ferner die Möglichkeit, mit einer zuverlässigen Truppe Ordnung zu halten, und das Räuberwesen soll bereits wieder aufblühen.

Unter solchen Verhältnissen wäre es eine Vernachlässigung der dringendsten Interessen, wenn die Regierung nicht auch die militärische Sicherung eifrigst betriebe. Mit Energie wird daher an der Befestigung des Platzes gearbeitet, für die für das Jahr 1902 wieder 800000 M. ausgeworfen sind. Um die neuen Befestigungen besetzen zu können, hat der Reichstag einer Verstärkung der Matrosenartillerie vom 1. Oktober 1902 ab zugestimmt. Leider ist aber eine andere Forderung gestrichen, nämlich die einer Reiterkompagnie. Bisher hatte man für den Aufklärungsdienst Offizierpatrouillen verwendet, denen man beritten gemachte Seesoldaten mitgab. Das war auf die Dauer nicht durchführbar, weil das Seebataillon dadurch zu sehr geschwächt wurde, und weil sich eine besondere Vorbildung der Mannschaften ebenso notwendig erwies wie eine ständige Bereitschaft. Es ist dringend zu hoffen, dass die Forderung im nächsten Jahr wieder vorgebracht wird.

Die Marineverwaltung hat eine weitere Verstärkung der augenblicklich aus einem Infanterie-Bataillon und einer Feldbatterie bestehenden Feldtruppe (die Matrosenartillerie dient zur Besetzung der Festungswerke) für nicht erforderlich gehalten, da ja im Notfalle eine Verstärkung der Garnison durch die ostasiatische Besatzungsbrigade möglich erscheint. Wird diese zurückgezogen, dann ist eine Verstärkung der Besatzung von Tsingtau unabweislich. Die jetzige ist so schwach, dass sie sich im Falle eines ernsthaften Angriffs nicht zu weit von der Stadt entfernen darf. Wir dürfen aber unsere Kolonie nicht ohne weiteres den Chinesen überlassen, sondern müssen eine Truppe haben, die im stande ist, dem Feinde mindestens bis an die Grenze der Kolonie entgegenzugehen, und die so stark ist, dass sie auch zum Angriff übergehen kann. Ich halte dazu eine Garnison von einem Infanterie-Regiment, 1 Reiterkompagnie, 1 Abteilung Feldartillerie (wovon 1 Gebirgsbatterie) und 1 Maschinengewehrabteilung für das mindest Erforderliche. Doch wird diese Frage, wie schon erwähnt, erst dann aktuell, wenn unsere ostasiatische Besatzungsbrigade zurückgezogen wird.

Frankreich und Asien.

Von Prof. Dr. Martin Hartmann.

I.

Die Arbeit des Comité de l'Asie Française, die hier sympathisch begrüsst wurde (s. No. 1 S. 14 f.), nimmt rüstigen Fortgang. Das Bulletin Mensuel hat sich auf der Höhe gehalten, die der Anfang versprach. Die zahlreichen gediegenen Mitteilungen verdienen auch bei uns aufmerksam gelesen zu werden, sie gewähren einen guten Einblick in die Auffassung der politischen Lage, die bei den Männern an der Spitze der französischen Expansionsbewegung herrschend ist. Die Rührigkeit und Umsicht, mit denen man in Paris die Vorgänge auf wirtschaftlichem und politischem Gebiete studiert, und die Energie, mit der man das Ergebnis im Interesse des Vaterlandes verwertet, sprechen aus jenen Mitteilungen, deren Hauptartikel im Folgenden mit Andeutung der Leitgedanken und unter Heranziehung bedeutender Aufsätze der gutgeleiteten Questions Diplomatiques et Coloniales hervorgehoben werden, während die nichtgezeichneten, meist zweithändigen Notizen von Interesse, soweit sie nicht gelegentlich der Hauptartikel vermerkt sind, kurz angeführt werden.

Die grosse Sorge der französischen Kolonialpolitiker, Indo-China, das ungeheure Reich in Ostasien, dessen Gewinnung dem Mutterlande gewaltige Opfer an Geld und kostbarsten Menschenleben auferlegte, nimmt eine breite Stelle ein. Man kann sich rühmen, das Schlimmste überstanden zu haben. Aber mit Aufbietung aller Kräfte muss gearbeitet werden, das Erworbene zu sichern gegen innere und äussere Feinde, ihm die solide wirtschaftliche Grundlage zu geben, die allein diesen Besitz wertvoll macht. „Les chemins de fer de l'Indo-Chine" behandelt Ch. Mourey, Mai S. 52 ff. Hochwichtig ist die Erörterung der Bahnlinien, die sich in den südchinesischen Grenzprovinzen an das Netz des französischen Kolonialreiches schliessen sollen, in „Le chemin de fer du Yunnan" von R. C[aix], Juli S. 141 bis 158 mit Wiedergabe der lehrreichen Kammerdebatte am 27. Juni 1901 und Auszügen aus den günstigen Berichten des Ingenieurs Leclère. Noch schien aber dem Erfolge der französischen Bahnanlagen in Jünnan eine schwere Gefahr zu drohen von seiten der Briten, die seit Jahren von der zunächst wirtschaftlichen Eroberung Westjünnans und Szetschwans von Oberbirma her träumten. Mit diesem Traum ist es nichts. Aus dem noch nicht veröffentlichten Bericht J. Faures, der die beschwerliche Reise von Tonkin nach Birma über Jünnansen und Talifu gemacht hat, kann, Dez. S. 378 f., die Schlussfolgerung mitgeteilt werden, dass sich der Herstellung des geplanten britischen Schienenweges schier unüberwindliche

Naturhindernisse entgegenstellen: selbst in die der birmanischen Grenze nächsten Distrikte Jünnans haben die steilen Bergwände den englischen Einfluss nicht dringen lassen. Und wunderbares Zusammentreffen: am 10. Dezember zog Lord Curzon bei einer Rede in Rangun denselben Schluss und machte den birmanisch-chinesischen Bahnphantasieen seiner Landsleute unerbittlich den Garaus, Dez. 376 ff. Ein schmuckloses, thatsachengespicktes Bild der wirtschaftlichen Bedingungen giebt P. Paradan in „Les possibilités économiques de l'Indo-Chine", Aug. S. 185 ff., Sept. S. 243 ff., Okt. S. 282 ff., Dez. S. 379 ff. Die neueste Erwerbung behandelt Cl. Mandrolle in „Le Kouang-Tchéou Ouan — Sa zone d'action", Mai S. 59 ff. Wie sie dem kolonialen Verwaltungs-Apparat eingefügt ist — sie wird von einem Civilbeamten Indo-Chinas mit dem Titel „Administrateur" verwaltet, der den Generalgouverneur mit ausgedehnten Vollmachten vertritt —, stellt der von einer dem „Marsouin" 1901 entnommenen reichhaltigen Karte begleitete Artikel „L'Organisation administrative du Territoire de Kouang-Tchéou-Ouan" von C. M[androlle] dar, Juli S. 160 ff.

In engster Beziehung zu den Interessen Frankreichs in seinem südostasiatischen Kolonialreich stehen die, die es im Reiche seines Grenznachbars, in China, hat. So bildet R. de Caix' „La politique de la France dans la Chine méridionale", April S. 13 ff., eine wertvolle Ergänzung zu den oben angeführten Jünnanartikeln (s. auch den unter dem Titel „La pénétration Française dans la Chine Méridionale" mitgeteilten Abschnitt aus Dubois et Terrier, Un siècle d'expansion coloniale, Nov. S. 341 ff.). Im Norden Chinas ist es das Vorgehen des russischen Bundesfreundes, das nach politischer und wirtschaftlicher Seite erörtert wird von H. Bidou in „La pénétration Russe en Chine." April S. 28 ff., mit bemerkenswerten Schlussfolgerungen: 1. Vorherrschen des russischen Exports im ganzen Westen. 2. Vorherrschen des chinesischen Exports auf der Route Kiachta-Kalgan sowohl nach Sibirien als zu den Mongolen. 3. Durchfuhr der chinesischen oder europäischen Waren durch die russischen Besitzungen nach der Mandschurei, da für diese die sibirischen Häfen allein in Betracht kommen.

Sibirien ist ein Land für sich. Der Irkutsker, der nach Moskau fährt, „reist nach Russland". Das grosse Werk, das schon der Eroberer Ostsibiriens, Graf Murawiew, plante, und das zunächst nur als Bindemittel zwischen diesen fernsten Erwerbungen und der Centralregierung gedacht war, hat sich als ein Zauberstab erwiesen, durch den Russisch-Asien in eine völlig neue wirtschaftliche Sphäre gerückt ist. Wieviel Unvollkommenes diesem Riesenbau auch anhaften mag, Thatsache ist, dass die von der Bahn berührten Flecken in unerwarteter Weise gewachsen sind: die Seelenzahl hat sich in wenigen Jahren um das Fünf- bis Achtfache vermehrt. Nach einer sorgfältig gearbeiteten Geschichte der Bahn giebt H. Bidou in „L'achèvement du Transsibérien", Dez. S. 366 ff., eine ausführliche Darstellung des gegenwärtigen Zustandes mit Verwendung unpublizierten russischen Materials. Von den wirtschaftlichen Folgen für die alten Kulturländer spricht Bidou nicht. Es ist aber keine Frage, dass sich hier ein Markt öffnet, der auch für uns von hoher Wichtigkeit werden kann. Denn hebt sich die Produktion Sibiriens in gleichem Tempo weiter, so kann sein Bedarf an fremden Artikeln (vor allem Ackerbau- und Industrie-Maschinen) noch viel weniger als jetzt von Russland bestritten werden. Bereits haben wir einen grossen Teil der Einfuhr in der Hand (man nennt 40 Millionen Mark als Wert der aus Deutschland nach Moskau vorwiegend für Sibirien gebrachten landwirtschaftlichen Maschinen; ausserdem versehen sich schon jetzt manche Semstwos direkt). Die Wandlung in den Verhältnissen Sibiriens sickert überall in Europa durch, und das setzt uns scharfer Konkurrenz aus. Die von der russischen Studienkommission mit englischen Geschäftsleuten ausgetauschten Höflichkeiten sind nicht gefährlich. Mehr Aufmerksamkeit verdient der Weckruf, den P. Labbé, mit einer wissenschaftlichen Mission des Unterrichtsministeriums und des Musée Guimet betraut, nachdem er schon früher Russisch-Asien bereist, am Schluss seines Artikels „La Colonisation en Sibérie — La Steppe Kirghize" in den Questions vom 1. Dez. 1901 S. 656 ff., hören lässt. Das Vorgehen des deutschen Handels dort ist das Muster, das Herr Labbé seinen Landsleuten vorhält, ein Beweis, dass wir auf dem rechten Wege sind.

Das gewaltige Eisenband, das Russland um Nordasien geschlagen, wird seine volle Bedeutung erst gewinnen, wenn die Seitenstränge nach Süden hergestellt sind, die es mit dem zweiten engeren Band verknüpfen, das vom Kaspischen Meere aus Peking erreichen soll. Das Weststück dieses engeren Reifens ist hergestellt: die Bahn durch Turkestan, die bis nahe an die Grenze Chinas führt. Seine Verbindung mit der Sibirischen Bahn ist beschlossene Sache: dieser wichtigen Linie, die in 1766 Werst von Orenburg nach Taschkent führt, ist eine eingehende Besprechung Okt. S. 303—306 gewidmet.

Über den Osten und Norden Asiens vergisst das Comité nicht den Westen. In dem einen der beiden Reiche dort will es einen alten Besitzstand erhalten und mehren, in dem andern sich einen Besitz schaffen.

In Persien ist der französische Einfluss, politischer wie wirtschaftlicher, minimal. „Das muss anders werden", ruft man in Paris und thut das, was zunächst zu thun ist: man giebt in sorgfältiger Belehrung ein Substrat für gesunde wirtschaftliche Anteilnahme, für Erringung eines Platzes an der persischen Sonne. Erstklassig ist E. Payen's „La Perse — Son État actuel — Son avenir" Nov. S. 324 ff. Auch neben dieser zusammenfassenden, klar und übersichtlich redigierten Arbeit haben die Einzelmitteilungen über die politischen und wirtschaftlichen Zustände Persiens, Mai S. 80 f., Juli S. 176 f. und Aug. S. 224 f. noch Interesse. Wichtig erscheint namentlich der Hinweis auf den Petroleumreichtum Persiens und die Aussicht, dass für diesen Artikel in den nächsten Jahrzehnten Muhammera Hafen wird (Juli). Überall klingt der, ja auch bei uns gehörte, Jubel durch, dass durch Russlands energisches Vorgehen das Monopol Englands im Persischen Golf voraussichtlich gebrochen wird. „Bei allen Unternehmungen in Persien muss Frankreich sich seinen Anteil beizeiten sichern", so wird unaufhörlich gemahnt — eine Mahnung zugleich an uns, die wir neben der Zugangspforte, die sich hoffentlich nun endlich am persisch-arabischen Wasser selbst erschliessen wird, auf Ausbeutung des Zuganges durch die uns befreundete Türkei, der lange vernachlässigten Strasse Trapezunt-Bajezid-Choi-Tebriz Bedacht nehmen müssen.

Im Reiche des Sultans war Frankreich bis 1870 allen anderen Nationen weit voraus an prestige und an wirklichem Einfluss auf weite Kreise. Der Fall des Kaiserreiches gab jenem einen schweren Stoss, dieser wich nicht so schnell dem Sturme. Das Geschick, mit dem er gestützt, gehalten worden ist, ist nicht zu leugnen. Dass die Basis dieses Einflusses ein rechtlich völlig unbegründeter Anspruch ist, ist heute überall, ausser in der öffentlichen Meinung, d. h. der Presse Frankreichs, anerkannt. Auch die Staatsmänner Frankreichs täuschen sich nicht darüber, dass sein „Protectorat catholique" im Sinne der französischen Politik eine Übung ist, die nie von den anderen Staaten anerkannt ist. Ist sie Jahrhunderte geduldet worden, so ist sie damit noch nicht in die Sphäre eines „Rechtes" gerückt.[1]) Der Eingriff, den sich Frankreich in die Rechte der osmanischen Landesregierung erlaubt, indem es entscheidende Anteilnahme an der Leitung der Angelegenheiten osmanischer Staatsangehörigen fordert, ist ein Gewaltstreich, über den moralisch sich zu entrüsten, kein Anlass vorliegt — nur die ganz Naiven wissen nicht, dass in diesen Dingen allenthalben Gewalt vor Recht geht —, nur ist verwunderlich, dass dem neuesten, von thatsächlichen Folgen begleiteten Ausbruch des Protektorat-Paroxysmus ganz Europa mit verschränkten Armen zusieht, obwohl es sich hier nicht bloss um einen Eingriff in die Rechte des osmanischen „Freundes" handelt, sondern um eine Festigung des Vertrauens und der Zuneigung für Frankreich bei mehreren Millionen der tüchtigsten Bewohner des Landes, von Ansehen bei allen, und damit um eine politische und wirtschaftliche Stärkung, die den anderen Nationen nicht gleichgiltig sein kann.

[1]) Eine ausgezeichnete Monographie über die rechtliche Seite der Protektoratfrage ist „Die lateinische Kirche im türkischen Reiche" von Dr. Graf von Müllnen (Berlin 1901). Sie bietet dem Forscher und Staatsmann durch Mitteilung der Originalurkunden die sichere Grundlage für die nüchterne, rein sachliche Beurteilung der Frage, deren Erörterung von französischer Seite in der in solchen Dingen bei allen Nationen üblichen Weise teils bona teils mala fide aus „Patriotismus" durchgehends in einen Wust von Phrasen gehüllt, wo nicht verzerrt wird. Graf von Müllnens Arbeit ist in einem sachlichen Referat gewürdigt Orientalistische Litteratur-Zeitung IV (1901), S. 360 ff.

Die Artikel, die dem Gegenstande gewidmet sind, gleiten in Übereinstimmung mit dem Ausgeführten über die Rechtsfrage schnell fort — die Phrase, mit der man sie abmacht, ist die von „droits séculaires de la France“, die man sich hütet, näher nachzuweisen —, beschäftigen sich aber desto eingehender mit der Nützlichkeitsfrage und schildern beredt die Vorteile, die Frankreich aus der katholischen Vormachtstellung in der Türkei zieht. Daneben geht aber immerwährend die Mahnung, sich auf die Vorkämpfer Frankreichs in der Kutte nicht einzig zu verlassen: wenn die französische Industrie in der Türkei heute nicht den ihr gebührenden Rang einnimmt, d. h. nicht die gewinnbringenden Geschäfte macht wie ehedem, so ist das ihre eigene Schuld, denn sie ist lässig und bequem, und muss erst mit der Nase auf das Gold gestossen werden, das für sie in Syrien zu holen ist. In diesen temperamentvoll ausgedrückten Mahnruf tönt der geschmackvolle und geschickte Artikel „Dans la France du Levant“ von R. Koechlin aus, Aug. S. 195 ff. (abgedruckt aus den Débats). Die Bedeutung des Missionswerks in der Türkei hebt in eindringlichen Worten der Präsident des Comité, Eug. Étienne, hervor, der in „Les Écoles Françaises d'Orient et le budget“, Nov. S. 318 f., selbst das Wort ergreift, freilich auch nur mit den bekannten, die Masse immer von neuem packenden Schlagworten von der „association séculaire qui réunit dans le Levant l'idée nationale et religieuse“ und von den „populations soumises à notre hégémonie traditionelle“ operiert. Hat die Budget-Kommission den Freunden der verhältnismässig billigen Besorgung der Geschäfte Frankreichs durch die geistlichen Orden einen Schmerz bereitet, indem sie die für diese Orden bestimmten Summen im Budget des Auswärtigen strich, so ist ein Pflaster auf diese Wunde der Erfolg, den die französische Diplomatie gelegentlich des letzten Konflikts errang. Denn nicht die Millionen, die man egoistischen Privatunternehmern sicherte auf Grund rechtlich unbestreitbarer Ansprüche, deren moralische Qualität hier nicht in Betracht kommt, sind das, worüber Frankreich Anlass hat, glücklich zu sein, sondern die Stärkung des französischen Einflusses durch Sicherung der geistlichen Niederlassungen und durch Erzwingung der Sanktion des chaldäischen Patriarchen. Diese Seite der den Konflikt beendigenden Abmachungen wird mit Recht hervorgehoben von H. de Peyerimhoff in „La fin de l'incident Franco-Turc“, Nov. S. 319 ff., der diese Lösung für besonders wertvoll hält in einem Augenblick, wo „le protectorat catholique nous est, en Orient comme en Extrême-Orient, disputé avec une âpreté opiniâtre et parfois heureuse par d'autres puissances chrétiennes“. Aus derselben Feder stammt die übersichtliche Darstellung „L'incident Franco-Turc“, Sept. S. 230 ff., in welcher die springenden Punkte klar herausgearbeitet sind.

In die französische Freude über die Förderung politischer Interessen durch die geistlichen Orden in der Türkei, namentlich in Syrien, mischt sich freilich ein Wermutstropfen, und ein um so bitterer, als er von dem russischen Bundesfreunde kommt, von dem die schlaueren Franzosen schon immer wussten, dass Sentiments bei ihm womöglich noch weniger eine Rolle spielen als bei anderen Nationen, und dass für ihn alle Erdbewohner in drei grosse Klassen zerfallen: Russen, Westländer (einschliesslich Franzosen) und Andere, von welchen drei Klassen die beiden letzten die schlimme Masse der Ketzer bilden, die durch eine weite Kluft von den „Rechtgläubigen“ getrennt sind. Rücksichtslos geht Russland in Syrien mit Gründung von Kirchen und Schulen vor. Die Thätigkeit ist um so gefährlicher, als sie sich ohne alles Geräusch, fast in Heimlichkeit vollzieht. „Nos rivaux les plus actifs ... ce sont assurément les Russes“, ruft aus Bairut Koechlin, Aug. S. 199 (s. oben). Eine vortreffliche, mit zahlreichen Daten belegte Darstellung der syrischen Russengefahr giebt Deplaissan in „La Politique Russe dans la Palestine et la Syrie“ in den Échos d'Orient IV (1900/01) S. 202ff. 275ff. Was von unserer Seite zu thun ist, um neben den französischen und russischen mit grossem Aufwand von Energie und Mitteln betriebenen Arbeiten zur Verbreitung der heimischen Sprache und zur Gewinnung von Sympathieen in der Bevölkerung dem deutschen Wesen in dem einer reichen Zukunft entgegengehenden Lande einen Platz und damit uns auch den gebührenden Anteil an den Früchten des bevorstehenden wirtschaftlichen Aufschwunges zu sichern, ist hier nicht der Ort darzulegen. Es sei aber festgestellt, dass das völlige Zurücktreten Deutschlands, nachdem vor vier Jahren ein kräftigeres Vorgehen sich anzubahnen schien, bei den Freunden einer thatkräftigen Stellungnahme Befremden erregt hat.

II.

Noch ein anderes wichtiges Interesse heftet Frankreichs Augen auf den Süden der Türkei: die Verkehrswege, die dort mit französischem Kapital geschaffen sind. Es ist bekannt, dass einer der wirtschaftlichen Haupterfolge der französischen Okkupation im Jahre 1860 die Erlangung des Monopols für Fahrverbindung zwischen Bairut und Damaskus auf 99 Jahre war, und dass dieses Unternehmen ungezählte Millionen eingebracht hat. Als britische Konkurrenz die Bahnlinie Akka-Damaskus zu schaffen unternahm, blieb nichts übrig, als die Kunststrasse, die Bairut zur Kopfstation hatte, in einen Schienenweg zu verwandeln. Die technischen Schwierigkeiten erhöhten die Kosten derart, dass das Kapital sich nicht verzinst. Einen Rückhalt gewährt die Strecke Damaskus-Mezerib, die in der Ebene läuft, und ebenso werden günstige Resultate erhofft von der Fortführung nach Norden, die nicht von Damaskus aus, sondern von der unbedeutenden Haltestelle Rajak am Westabhang des Antilibanos aus erfolgen soll. Über diesen Plan und über die Beseitigung der dringendsten Gefahr durch geschickte Massnahmen der Centralleitung in Paris giebt gute Auskunft der etwas rosig gefärbte Artikel „Le chemin de fer de Beyrouth à Damas“, Mai S. 77 f. Nicht ohne Wert ist, dass er den Beweggrund enthüllt, aus dem die französische Gesellschaft den Weiterbau von Hama nach Aleppo und Biredjik ad Calendas Graecas vertagt hat: die Besorgnis, die Bagdadbahn werde in Biredjik die mittelsyrischen Frachten an sich reissen. Die neuesten Daten zur französischen Syrienbahn-Frage seien hier angeknüpft: die Mitte Januar erteilte, ein schweres Hindernis beseitigende Erlaubnis, den ausserhalb der Stadt gelegenen Bahnhof mit dem Hafen von Bairut zu verbinden, und die Förderung der Arbeiten an der Linie Bairut-Hama soweit, dass im Frühjahr die Teilstrecke Bairut-Baalbek, im Sommer dieses Jahres die ganze Strecke dem Verkehr übergeben werden kann.

Im Zusammenhange mit dem französischen Bahnunternehmen sei hier das türkische besprochen, dem zwar das Bulletin keinen Spezialartikel widmet, den es aber wiederholt Anlass nimmt, zu erwähnen. In der That greifen die Kreise der beiden Linien ineinander über. Sollte doch die vielbesprochene Mekka-Bahn in Damaskus ihre Kopfstation haben. So gesellte sich für die Strecke Damaskus-Mezerib zu der englischen Konkurrenz — denn die Trace der Akka-Damaskus-Bahn läuft nur wenige Kilometer westlich von der französischen durch die Nukra — eine zweite. Es führt kein anderer Weg aus der syrischen Hauptstadt in das Hidjaz denn über den alten Sammelplatz der Karawanen, den schon seit acht Jahren der Dampfwagen erreicht. Nun ist in diesem Falle die Konkurrenz nicht allzu gefährlich. Denn voraussichtlich wird es mit dem Bau der geplanten Bahn nach den Heiligen Stätten des Islams recht langsam gehen. Es ist ausser Zweifel, dass ein sehr beträchtlicher Prozentsatz der ertragreichen Steuer, die der Beherrscher der Gläubigen den Muslims der ganzen Erde auferlegt hat, in bekannten Taschen in Stambul verschwindet. Man liest auch wohl, es handle sich um 2000 km einer völlig ertraglosen und sehr kostspieligen Bahnanlage, und es bestehe nirgend ein ernstes Interesse für die Ausführung des Planes, der ausschliesslich lanciert sei, um Kassenebben am Goldnen Horn durch Goldfluten auszugleichen. Dass in Stambul öffentliche Gelder unterschlagen werden, ist weltbekannt. Hier steht aber hinter der Aussicht auf ein gutes Geschäft die Erhöhung des prestige, dessen Wert der Chalife sehr wohl zu schätzen weiss. Und soll dieses aufrecht erhalten werden, so muss wenigstens etwas geschehen und es wird geschehen. Die schwierigeren Teile werden freilich vorläufig unausgeführt bleiben, aber das findet sich, wenn erst die gebaut sind, die einen guten Ertrag mit Sicherheit erwarten lassen. Fast bis zum Steilabstieg aus Syrien ins tiefer liegende Arabien, bis zur berüchtigten Akabe, sicher bis Maan in der Nähe des alten Petra, führt die Karawanenstrasse durch bestes Kulturland, das nur fleissiger Hände und geordneter Verwaltung harrt, um wieder die reiche Frucht zu tragen, die es seinen Be-

wohnern vor dem Siege des Islams schenkte. Und auch die etwa 400 km lange Linie Mekka-Medina wird die Betriebskosten aufbringen. Es bleibt als unergiebig nur eine Strecke von ca. 900 km (etwa gleich Berlin-Metz). Der Geschichtskenner weiss aber, dass die Strasse Mekka-Damaskus nur einen Teil des uralten wichtigen Handelsweges bildet, auf dem die indischen Waren, nachdem sie Arabia Felix, das Jemen, erreicht, in die griechisch-römische Kulturwelt wanderten. Auch diese alte Weltstrasse wird noch einmal zur Bedeutung gelangen, und das, was jetzt eine kurzsichtige Spekulation als Augenblickserfolg eskamotiert, trägt den Keim zu dieser Neubelebung in sich. So chimärisch nun mit Recht das, was in Stambul in dieser Hinsicht unter den gegenwärtigen Verhältnissen unternommen wird, Allen erscheint, die mit den Verhältnissen vertraut sind, so war es doch ein bewundernswerter Zug der französischen Diplomatie, dass sie den grossen Konfliktserfolg auch dazu ausnutzte, diesen kaum sichtbaren Stein des Anstosses, bei dessen Beachtung sie eine allen anderen Mächten zur Nachahmung zu empfehlende Umsicht zeigte, aus dem Wege zu räumen: die unscheinbare Anmerkung, Nov. S. 321 zu dem schon erwähnten Artikel „La fin de l'Incident Franco-Turc" enthält die bedeutsame Nachricht, dass der Geschäftsträger Bapst Schritte gethan habe, um die Wahl von Mezerib als nördliche Kopfstation der Mekka-Bahn durchzusetzen.

Bemerkenswert ist, dass die Aspirationen Frankreichs vorwiegend den Süden und Osten der Türkei, in erster Linie Syrien und Palästina zum Ziel haben. Es ist eben Thatsache, dass der Taurus das Reich nicht bloss geographisch in zwei grosse Teile zerschneidet. Auch kulturell zeigen sich die grössten Unterschiede, und selbst die Regierung betrachtet beide Teile mit verschiedenen Augen. In dem unscheinbaren Faktum, dass nördlich vom Taurus kein Bild Abdulhamids geduldet wird (natürlich nicht aus religiösen Bedenken, denn Hefte mit den Photos der früheren Sultane werden allenthalben verkauft), während südlich davon es die Barbierstuben und Kneipen schmückt, ist kennzeichnend, wo das Interesse und die Furcht des „Chalifen" ihre Grenze finden. Lagen Frankreichs Freundschaften und Beziehungen vordem fast ausschliesslich in dem südlichen Teile, so haben wir selbst beigetragen, die französische Begehrlichkeit auf den Nordteil zu lenken. Noch ist es nicht an der Zeit, die Geschichte des Unternehmens zu schreiben, das sich zuerst an den deutschen Namen knüpfte und das, so scheint es fast, gänzlich in die Hände eines internationalen Syndikats fallen soll. So viel ist sicher, dass die französische Diplomatie mit Geschick und Festigkeit vorgegangen ist. Waffen gab ihr die deutsche Publizistik in die Hand, die nicht selten den Mund gewaltig voll nahm, so dass unsere Rivalen uns in Stambul mit Erfolg als Schnapphähne verklatschen konnten. Das deutsche Kapital, das ohnehin dem Werke zaghaft gegenüber stand, begrüsste freudig das Angebot französischer Teilnahme. Den Aussichten, die das grosse Bahnprojekt bietet, ist der eingehende Artikel „Le Chemin de fer de Bagdad" von H. de Peyerimhoff April S. 23 ff. gewidmet. In welchem Sinne, ist bereits hier No. 1 S. 15 angedeutet.

Mit eifersüchtigen Blicken folgt Frankreich den Bewegungen, die sein Nebenbuhler und Verdränger aus Nordamerika, Indien und Faschoda seit einer Reihe von Jahren auf der arabischen Seite des Persischen Golfes ausführt. Die geschickte Politik Midhat Paschas während seiner Amtsführung als Wali von Bagdad hatte dem Herrscher von Stambul einen nicht unbeträchtlichen Küstenstreifen dort erworben. Aber das südlich daran stossende Reich des Sultans von Maskat war eine englische Dependenz geworden. Als die Gefahr aufzog, Kazima am Golfe von Kuwait könne der den englischen Handel bedrohende Endpunkt der Bagdadbahn werden, verdichteten sich die längst spielenden britischen Intrigen dort zum Versuch einer Überrumplung, die knapp abgeschlagen wurde. Der englische Eingriff war nur das letzte Glied einer Kette von bedeutsamen Ereignissen, in welche auch die Kämpfe in Nordarabien gehören. Dort hatte der Gegensatz zwischen der Türkei und England zu blutiger Fehde zwischen den Drahtpuppen beider, dem Emir Abdelaziz Ibn Reschid von Hajil und Schech Mubarek von Kuwait geführt. Die ersten Berichte über die Vorgänge im Nordostwinkel Arabiens, April S. 46 und Mai S. 79, waren nicht glücklich. Dagegen machen die Korrespondenz aus Aleppo Juni S. 127 f., die aus Maskat Dez. S. 403 f. und die Notiz über Kuwait Dez. S. 404 f. Anspruch auf Beachtung. Etwas wild sind die Folgerungen, die H. de Peyerimhoff in „L'affaire de Koueït" Okt. S. 270 ff. aus den Vorgängen zieht: er verlangt nicht mehr und nicht weniger, als dass Frankreich einen der wenigen Häfen, etwa Elqatif, Elodjair oder Elbeda bei der Gelegenheit einheimse, obwohl es, wie er wahrheitsgetreu berichtet, dort keine Interessen hat. Man sieht, unsere Nachbarn stellen sich auch auf den Standpunkt, es dürfe nichts wo auch immer geschehen, ohne dass sie dabei sind, und ohne dass was für sie abfällt. Sie begreifen aber auch, dass man sich dazu regen muss, und dass eine kräftige Handelsflotte für Erfolge überseeischer Wirtschaftspolitik eine conditio sine qua non ist. Frankreich unterstützt die grossen Rhedereien in ausgiebigster Weise, dagegen wurden die kleinen Rheder nicht bloss nicht gefördert, sondern waren auch bisher durch unzählige lästige Reglements aller Art, besonders über die Schiffsbemannung, so behindert, dass das Gewerbe gänzlich darniederlag. So war in der Schiffsbewegung von Saigon 1900 die französische Flagge nur schwach vertreten. Dem wird ein Ende gemacht durch ein Gesetz, das in Beratung ist. Über den alten Zustand und den Wandel, der hauptsächlich dem energischen Eintreten der Herren Le Myre de Vilers und Charles-Roux verdankt wird, giebt Auskunft E. Payen in „Notre Marine marchande en Extrême-Orient", Mai S. 57 ff., Dez. S. 383 f. Von hoher Bedeutung ist das Dekret Doumers vom 14. November 1901 über die Prämien für die französische Schiffahrt im äussersten Osten, dessen Wortlaut, Jan. S. 24 f., mitgeteilt ist.

Es bedarf keines Beweises weiter, wie ernst man in Frankreich es mit der kolonialen Sache nimmt. Man hat dort zwei Dinge begriffen, die für einen dauernden Erfolg unbedingt nötig sind: 1. Unterordnen kantonaler, bündlerischer oder gar persönlicher Interessen unter das Interesse der Gesamtheit; wo nicht gutwillig nachgegeben wird, hat die Mehrheit mit der Leitung zu gehen, die das Vertrauen hat, und Unterordnung zu erzwingen; 2. es müssen Opfer gebracht werden; denn aus den Kolonieen Geld herauszubringen, muss Geld, Geld und wieder Geld hineingesteckt werden. Staat und Private geben enorme Summen aus für Expeditionen, in der richtigen Erkenntnis, dass ein Land bis in die intimsten Einzelheiten kennen es halb besitzen heisst.

Schreitet Frankreich auf dem eingeschlagenen Wege fort, so ist ihm eine Machtstärkung sicher, die seine Mitbewohner Europas besorgt machen muss, denn an dem Satze von dem ausschlaggebenden Charakter des aussereuropäischen Besitzes als Machtfaktor (siehe hier No. 1 S. 15) ist nicht zu rütteln. So ergiebt sich aus der Betrachtung der Thatsachen, dass die, die dem Vordringen des deutschen Elementes ausserhalb Europas lau oder gar unfreundlich gegenüberstehen, die Geschäfte der Andern besorgen, die keinen Augenblick zögern werden, uns mit einem kräftigen Rippenstoss beiseite zu schieben, sobald sie können, um aus der grossen Schüssel ganz allein zu essen. Ein kräftig Zugreifen, wo es am Platze ist, ist hier nur dieselbe Anteilnahme, die die Andern üben. Wo nicht direktes Vorgehen angemessen scheint, muss mit den Mitteln gearbeitet werden, gegen die auch das zartest besaitete Gewissen nichts einwenden kann: Hineintragen deutscher Ware und deutscher Sprache, Gewöhnung an deutsches Wesen, so dass sich ein festes Band bildet, das im Ernstfalle uns einen wertvollen Rückhalt sichert.

Münchener Orientalische Gesellschaft.

In der II. geschlossenen Versammlung sprach am Samstag, den 15. Februar Dr. Sigmund Günther, Professor an der Königl. technischen Hochschule über „Exacte Wissenschaften in Ostasien". Für die Monate März und April stehen die Vorträge der Herren Dr. jur. Takano, a. o. Professor aus Tokio, über „Die Entwickelung des Unterrichtswesens in Japan" und Dr. med. Moharrem aus Kairo über das Thema „War Mohammed Epileptiker?" bevor. Der Ausschuss der Münchener Orientalischen Gesellschaft hat sich in eine historisch-linguistische, handels-

politische und kunstgewerbliche Gruppe geschieden, welche in Verbindung mit dem Vorstande die Vorbereitungen für intime Discussionsabende unternimmt. Die kunstgewerbliche Gruppe beginnt am 22. Februar (und weiter alle 14 Tage) das Arrangement dieser Zusammenkünfte, welche Aussprachen über die Entwicklung und den Formenschatz des japanischen Kunstgewerbes unter Vorführung reichen Anschauungsmaterials zunächst zum Gegenstande nehmen.

Bücherbesprechungen.

Unsere Marine in China. Eingehende Darstellung der Thätigkeit unserer Marine und der Seebataillone im ersten Abschnitte der „China-Wirren" (in sich abgeschlossen). Von **Alfred v. Müller,** Oberleutnant im 1. Hanseatischen Infanterie-Regiment No. 75. Mit Originalberichten von Mitkämpfern und Augenzeugen: Kühne, Kapitänleutnant, Graf v. Soden, Oberleutnant, Lustig, v. Wolf, Hilmers, Oberleutnants z. S., Koslik, Marine-Oberzahlmeister (S. M. S. „Iltis"), Dose, Oberlazarettgast u. a. m. 290 Seiten gr. 8°. Mit zahlreichen Abbildungen und Skizzen. In Prachteinband. Preis M. 5,—. Berlin W. 57, Verlag der Liebelschen Buchhandlung.

Es ist eine glückliche Idee des Verfassers, die glänzenden Waffenthaten unserer jungen Marine, welche schon heute ein Liebling des deutschen Volkes genannt werden kann, in einem flott und spannend geschriebenen Werke zu erzählen; ist doch dieser Teil des China-Feldzuges der bei weitem wichtigste und interessanteste des ganzen Krieges gewesen.

Nach einer bündigen Klarlegung über die Machtverhältnisse und die Ursachen des Boxeraufstandes entrollt uns der Verfasser ein kurzes Bild über die feindlichen Streitkräfte, welches zum allgemeinen Verständnis viel beiträgt. Wir folgen sodann der Expedition des Admirals Seymour auf Peking, lassen uns von den Mitkämpfern und Augenzeugen die grossen körperlichen Anstrengungen, Entbehrungen und Gefahren unter den schwierigsten Witterungs- und Verpflegungsverhältnissen, von den Kämpfen bei Lang-fang, Peit-sang u. a. m. berichten. Danach kehrt Verfasser mit seiner Schilderung wieder an die Mündung des Pei-ho zurück, zu den Taku-Forts. Der denkwürdige 17. Juni brach an, an welchem unsere junge Marine ihre schwere Feuertaufe erhielt. Wir glauben uns bei der ergreifenden Schilderung an Bord des „Iltis" zu befinden, um uns krepierende feindliche Geschosse, dicht in undurchdringlichen Pulverdampf gehüllt. Schmerzerfüllt sehen wir, wie die aus unheimlicher Nähe gesandten feindlichen Granaten todbringend in die brave Besatzung einschlagen; sehen, wie schwer Verwundete, — unter ihnen auch der Kommandant, Kapitän Lans, — ins Innere des Schiffsraumes getragen werden, wie der stolze neuerstandene „Iltis" hintereinander von 12 feindlichen Granaten schwer beschädigt wird.

In dem wild tobenden Kampfe verfolgen wir die präzise Arbeit unserer Geschütze; Pulver- und Munitionsräume der feindlichen Forts fliegen in die Luft, jedesmal begleitet von den kräftigen Hurrahs unserer blauen Jungens.

Die nächsten Ereignisse führen uns nach Tientsin. Voll Bewunderung erfüllt es uns, mit welchen Anstrengungen und Entbehrungen, mit welcher Ausdauer und Umsicht eine Handvoll der verbündeten Marinetruppen sich gegen die etwa 20fache Übermacht verteidigen, bis der ersehnte Entsatz sie aus der äusserst gefahrvollen Lage befreite.

Weiter geht es nach Peking, wo die Lage der fremden Gesandten immer kritischer wurde. Der Verfasser schildert uns das Verhalten der chinesischen Behörden und Würdenträger des Kaiserlichen Hofes. Mit Stolz erfüllt uns die energische und umsichtige Haltung des deutschen Gesandten, Frhrn. von Ketteler, welcher leider — auf die Unverletzbarkeit des Gesandten bauend — ein Opfer chinesischer Hinterlist wurde. Bewundernd schauen wir auf Graf Soden, den tapferen Führer der kleinen Heldenschar, wie er durch seine Umsicht und Unerschrockenheit die wild-fanatischen feindlichen Massen in Schach hält, bis endlich — nach 64tägiger Belagerung — die Verbündeten die kaum noch gehoffte Befreiung bringen.

Dem Schlusswort des Verfassers kann jeder Deutsche mit Stolz zustimmen: „Die Thätigkeit unserer Marine und der Seebataillone bildet unzweifelhaft ein neues Ruhmesblatt in der Geschichte unseres deutschen Vaterlandes."

Das hübsch ausgestattete Werk sollte von allen, welche über die bangen Monate des Sommers 1900 sich unterrichten wollen, gelesen werden, besonders aber von unserer heranwachsenden Jugend; es wird sicherlich dazu beitragen: „Die Freude an unserer Flotte mit ihrem nutzbringenden Wirken und das Verständnis für die Lösung überseeischer Aufgaben zu erhöhen."

von Lücken.

Verzeichnis der eingegangenen Bücher.

Emin, Dr. Mehemed Effendi, Kultur und Humanität, völkerpsychologische und politische Untersuchungen. Würzburg 1897. Stahelsche Hofbuchhandlung.

— Die Zukunft der Türkei. Berlin und Leipzig 1898. Verlag von Friedrich Luckhardt.

— Das neue Weltreich. München 1901. Staegmeyrsche Verlagsbuchhandlung.

Fitzner, Dr. Rud., Deutsches Kolonialhandbuch. Nach amtlichen Quellen bearbeitet. Band I und II. 2. erweiterte Auflage. Berlin 1901. Verlag von Hermann Paetel.

von Hahn, C., Aus dem Kaukasus, Reisen und Studien 1892; Kaukasische Reisen und Studien, 1896; Bilder aus dem Kaukasus, 1900. Leipzig, Verlag von Duncker & Humblot.

Heigl, Ferdinand, Die Religion und Kultur Chinas. Berlin 1900. Hugo Bermühler Verlag.

Königsmarck, Graf Hans, Deutscher Handel und Wandel im Auslande. Berlin 1901. Verlag von Hermann Paetel.

— Japan und die Japaner. 2. Auflage. Berlin 1900. Allgemeiner Verein für Deutsche Litteratur.

Löffler, Otto, Hauptmann. Die China-Expedition 1900 bis 1901. Berlin 1902. E. S. Mittler & Sohn.

Rohrbach, Dr. Paul, Persien und die deutschen Interessen. Vortrag. Verhandlungen der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonial-Gesellschaft. 1901/02. Band VI Heft 1. Berlin 1901. Verlag von Dietrich Reimer.

— Die Bagdadbahn. Berlin 1902. Verlag von Wiegandt & Grieben.

— Im vorderen Asien. Berlin-Schöneberg 1901. Verlag der „Hülfe".

Schneider, Siegmund, Die deutsche Bagdad-Bahn. Wien und Leipzig 1901. Verlag von Leopold Weiss.

Seidel, A., Deutschlands Kolonieen. Koloniales Lesebuch für Schule und Haus. Mit 24 Vollbildern. Berlin 1902. Karl Heymanns Verlag.

Wirth, Albrecht, Die Entwicklung Asiens von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart. Frankfurt a./M. 1901. Verlag von Moritz Diesterweg.

Bulletin de la Société d'études coloniales. 8ième année, No. 12, und 9ième année, No. 1 Bruxelles, Impr. A. Lesigne.

La quinzaine coloniale. 6ième année, tome XI. — No. 122. Paris, rue de la chaussée d'Antin 44, 25 I. 1902.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg Rekow in Berlin. — Druck von Wilhelm Gronau's Buchdruckerei in Schöneberg Berlin.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft.

1902, März. No. 6. I. Jahrgang.

Der heutige Stand der Kartographie Asiens.

Von Oberst W. v. Diest und Rittmeister C. v. Lücken.

II.

Zusammenstellung des Kartenmaterials von Asien, soweit es durch den Buchhandel zu beziehen ist.

Von Rittmeister C. v. Lücken.

Bei der nun folgenden Aufstellung der Karten, welche, soweit möglich, länderweise geordnet ist, sind diejenigen, welche auf Grund offizieller Aufnahmen von dem betreffenden Vermessungsbureau bearbeitet wurden, vorangestellt worden. Von diesen sind diejenigen älteren Kartenwerke fortgelassen, welche in jüngerer Zeit durch eine Neubearbeitung ersetzt worden sind.

Auch Teilvermessungen, Marschroutenaufnahmen und Skizzen sind nicht aufgeführt worden, wenn sie nicht als selbständige Kartenwerke anzusehen sind, sondern nur als wertvolle Ergänzungen und Berichtigungen in offiziellen grösseren Kartenwerken verarbeitet wurden.

Die beigegebene Karte soll dem Leser einen Überblick über den „heutigen Stand der Kartographie Asiens" verschaffen. Die einzelnen Kartenwerke sind nach ihrem ungefähren Wert mit A, B und C bezeichnet, auf dem Übersichtsblatt durch entsprechende Schraffierung (siehe Erläuterung).

Asiatisches Russland.

C. Karte des asiatischen Russland.
1:8,400.000. 4 Bl. Chromolith. St. Petersburg (in russ. Sprache). Erscheint alljährl. in neuer Auflage.

C. Ausführliche Karte des asiat. Russland und der angrenzenden Länder.
1:4.200.000. 8 Blatt. Chromolith. 1885. (Diese Karte umfasst auch den grössten Teil von China, Tibet, Pendschab, Afghanistan, Belutschistan und Persien.) St. Petersburg (russ.).

B.-C. Karte der Provinzen u. Gouvernements des asiat. Russland mit der sibirischen Eisenbahn.
1:630.000. 65 Bl. Chromolith. 1893. St. Petersburg (russ.). (Die Eisenbahnlinie ist auf Grund einer Triangulation aufgenommen.)

B. Militär-Wegekarte des asiat. Russland.
1:2.100.000. 14 Bl. 1895—97 (russ.). Neu bearbeitet.

B. Karte der südlichen Grenzgebiete des asiat Russland.
1:1.680.000. 32 Bl. (Südliche Linie: Ispahan—Shanghai.) In Bearbeitung; 28 Bl. bis jetzt ersch. St. Petersburg (russ.).

C. Routenkarte des asiat. Russland.
1:2.100.000. 14 Bl. 1885. St. Petersburg (russ.).

A. Topogr. Karte des Kaukasus.
1:840.000. 6 Blatt. 1893. Chromolith. Tiflis (russ.)

A. Karte des Kaukasus.
1:1.680.000. 2 Bl. 1885. Ilyin St. Petersb. (russ.)

B. 5 Werstkarte des Kaukasus und des angrenzenden Teiles der asiat. Türkei und von Persien.
1:210.000 76 Blatt. Chromolith. (seit 1880 in neuer Bearbeitung).

B. 10 Werstkarte der Kaukasusländer.
1:420.000. 25 Bl. Chromolith. russ. (Jetzt ein Teil der Strelbitzky'schen Karte.)

B. Wegekarte der Kaukasischen Länder.
1:840.000. 9 Bl. (1880 neu bearbeitet) russ.

A. Karte des Gouv. Tiflis.
1:42.000. 16 Bl. 1879—85. Tiflis (russ.)

B. Sketch Map showing the Administrative Divisions of Caucasia.
1:4.118.400. 1 Bl. 1885. London, War Office.

B. Sketsch Map of Transcaucasia.
1:2.280.000. 1 Bl. 1885. London, War Office.

C. Karte des Gen. Gouv. Turkestan.
1:2.100.000. 2 Bl. 1887. Ilyin.

B. Geologische Karte des Milit.-Bezirks Turkestan.
1:1.050,000. 6 Bl. 1884.

B. Wegekarte des Milit.-Bezirks Turkestan.
1:1.680,000. 16 Bl. 1881. Taschkent (russ.). In neuer Bearbeitung seit 1895.

B. Karte von Transkaspien.
1:840.000. 9 Bl. 1885. Taschkent (russ.).

B. Karte von Transkaspien.
1:210.000. 34 Bl. 1890. Tiflis (russ.). (Gebiet vom Kasp. Meer bis Herat und N. W. bis Amu-Darja.)

B. Karte des Milit.-Bezirks Turkestan.
1:420.000. In Bearbeitung. (Bis Januar 98 waren 7 Bl. fertig.)

B. Karte der russ.-westchinesischen Grenze.
1:210.000. 18 Bl. 1880.

C. Karte des Gebietes von Ssemirjetschensk.
1:2.100.000. 1 Bl. 1867. Taschkent (russ.).

C. Karte des Narynski'schen Landes.
1:210.000. 10 Bl. 1870. Taschkent (russ.).

C. Karte des Gebietes Fergana.
1:420.000. 9 Bl. 1882. Chromolith. Taschkent (russ.).

B. Karte des Gebietes Fergana. Werstkarte.
1:84.000. Chromolith. In Bearbeitung? (russ.)

A. Karte der Umgegend von Taschkent.
1:42.000 u. 1:84.000. Taschkent (russ.).

A. Karte der Umgegend von Merv.
1:42.000. 14 Bl. 1884. Taschkent (russ.).

C. Sketch Map of Trans-Caspia.
1:3.168.000. 1 Bl. 1886. London, War Office.

C. Karte der Transkasp. Gebiete und von Nord-Chorassan.
1:2.000.000. 1 Bl. 1887. Peterm. Geogr. Mitth.

A. Merv und das russ. Grenzgebiet
1:2.000.000. 1 Bl. 1884. Von B. Hassenstein. Peterm. Geogr. Mitth.

C. Turkestan and the countries between the British and Russian Dominions in Asia.
1:2.027.520. 4 Bl. 1885.

B. Ausführliche Karte des Süd-Ussurilandes.
1:420.000. 2 Bl. 1893. Irkutsk (russ.).

B. Ausführliche Karte des Süd-Ussurilandes.
1:630.000. 1 Bl. 1886.

B. Ausführliche Karte des Nord-Ussurilandes.
1:1.680.000. 1 Bl. 1885. Von Col. Nadaroff (russ.).

A. Karte der Umgegend des Baikalsee.
1:420.000. 2 Bl. Von M. Venukoff (neu bearbeitet).

C. Karte der Nordöstlichen Mongolei.
1:2.100.000. 1 Bl. 1885.

A. Vorläufige Karte des südlichen Teiles des Baikalsee.
1:420.000. 1897. Bearbeitet von der hydrogr. Expedition nach dem Baikalsee (russ.).

A. Atlas des Flusses Jenissei.
1:210.000. 1900. Aufgenommen von der hydrogr. Expedition unter Befehl des Pilotenoberst A. v. Wilkizki. St. Petersburg. Kais. russ. Marineamt (russ.).

C. Karte von West-Sibirien.
1:2.100.000. 4 Bl. 1878. Omsk.

C. Karte der Nordwestlichen Mongolei.
1:420.000. 1 Bl. 1880. Omsk.

B. Karte des Westlichen Sibirien.
1:1.680.000. 6 Bl. 1885. Omsk.

B. Karte des Milit.-Bez. Omsk.
1:1.680.000. 12 Bl. 1885. Omsk.

B. Karte von West-Sibirien.
1:840.000. 14 Bl. 1889. Omsk.

C. Map of the Gouvernment of Omsk and the N.E. Distrikt of Tartary.
1:750.000. 4 Bl. 1879. London. War Office.

B. Surveys in Eastern Siberia as part of the Maps of the Southern Frontier Districts of Russia in Asia.
1:680.000. 16 Bl. 1886.

Central-Asien.

B. Karte des Pamir.
1:420.000. 2 Bl. 1894. Taschkent. Kriegstopogr. Bureau (russ.).

C. L'Asie Centrale, Atlas von 14 Karten nebst Text.
Von J. L. Dutreuil de Rhins. 1891. Paris, Leroux.

C. Central-Asia. Map of the Nord-western Frontier of India showing the Pamir Region and part of Afghanistan.
1:200.000. London, Stanford.

C. Map of the Karakorum Himalayas.
1:126.720. 2 Bl. by W. M. Conway, London R. Geogr. Soc. 1894.

C. Nord-Western Trans-Frontier.
1:253.000. 30 grosse Bl. = 120 Viertel-Bl. London, India Office.

C. Spec. War Map of the North-Western Frontier of India.
1:3.000.000 by Bartholomew. Edinburgh.

C. Carte de l'Asie centrale, dressée d'après les travaux des explorateurs modernes, les cartes chinoises et les renseignements d'indigènes.
1:4.000.000. 1899. von Hansen, Paris.

A. Map of a portion of Tibet, explored by Capt. H. H. P. Dease in 1896.
1:506.880. 2 Bl. Calcutta Trigon. Branch Off. 1898.

B. Map of Afghanistan.
1:1.520.000. 4 Bl. 1889. London, India Office.

B. Afghanistan Northern.
1:63.360 u. 1:126.720. 1883.

B. Parts of Afghanistan and Balushistan.
1:126.000, 252.000 u. 504.000. London, India Office.

C. Map of Persia.
1:1.013.760. 6 Bl. 1897. London War Office.

B. Karte von Persien.
1:840.000. 15 Bl. 1871—88. Tiflis. (Vor kurzem neu bearbeitet.)

B. Karte von Persien, Afghanistan und Balutschistan.
1:2.100.000. 6 Bl. Heliogr. Tiflis (russ.).

B. Morgan: Mission scientifique en Perse. Carte des Rives Méridionales de la Mer Caspienne entre l'Atreck et la Frontière Russe du Lenkorân.
1:400.000. 2 Bl.

Carte de la partie centrale du Kurdistan.
1:250.0000. 2 Bl.

Carte de l'Elam. Kurdistan etc.
1:750.000. Paris 1895.

C. Carte du Kurdistan, Géorgie, Arménie, Mésopotamie et Perse Occidentale.
1:4.000.000. 1 Bl. Paris: H. Binder. 1888.

C. Map of Parts of Arabia and Persia.
1:2.027.520. 2 Bl. 1883. Surveyor-General of India.

Vorder-Asien.

C. Karte der asiat. Türkei.
1:630.000. 20 Bl. 1880—85. Tiflis (russ.).

C. Karte der asiat. Türkei. (Klein-Asien, Armenien und Nord-Kurdistan.)
1:840.000. 7 Bl. 1878. Tiflis (russ.).

C. Orographische Karte der asiat. Türkei.
1:2.100.000. 2 Bl. 1882. Tiflis (russ.).

C. Carte Générale des Provinces Européennes et Asiatiques de l'Empire Ottoman (Sans l'Arabie).
1:3.000.000. 4 Bl. 1886. Berlin. Dietrich Reimer.

C. Nouvelle Carte Générale, des Provinces Asiatiques de l'Empire Ottoman (Sans l'Arabie.) Par H. Kiepert.
1:1.500.000. 6 Bl. 1884 u. 1:4.000.000. 1 Bl. 1884. Berlin: Dietrich Reimer.

C. Spezialkarte vom Westlichen Klein-Asien. Von H. Kiepert.
1:250.000. 15 Bl. 1890. Berlin: D. Reimer.

B. Topographische Aufnahmen im Nordwestlichen Klein-Asien. Im Auftrage der Königl. Akad. d. Wissenschaften zu Berlin von Rittm. W. v. Diest. Peterm. Geogr. Mitth.
1:400.000. 3 Bl. 1890.

C. Karte des nördlichen Teiles von Syrien von Dr. Humann, Dr. O. Puchstein, M. Hartmann u. B. Moritz. H. Kiepert.
1:300.000. 2 Bl. 1890. Berlin. D. Reimer.

C. Map of Asia Minor, the Caucasus and the Black Sea.
1:3.220.177. 1 Bl. London. Stanford.

C. Map of Armenia and adjacent countries.
1:1.000.000. 1901. London. Stanford.

C. Carte de la Turquie d'Asie moins l'Arabie.
1:1.000.000. 8 Bl. 1897. Service geogr. de l'Armée.

C. Karten von Klein-Asien von E. Friedrich u. W. Ruge
1:2.500.000. Halle a. S. G. Sternkopf.

a. Ethnographische Karte.
b. Handels- und Produkten-Karte.
c. Archäologische Karte.

Kieperts Neueste Karte von Klein-Asien.
1902. 24 Blatt. 1:400.000. (3 Blatt erschienen).

Das nordwestliche Klein-Asien von Oberst W. v. Diest.
4 Bl. 1901. 1:500.000. (1 Bl. erschienen.)

C. Map of Eastern Palestine. (Surveyed by the Americans.)
1:63.360. 13 Bl. 1879. Southampton. Ordnance Survey Office.

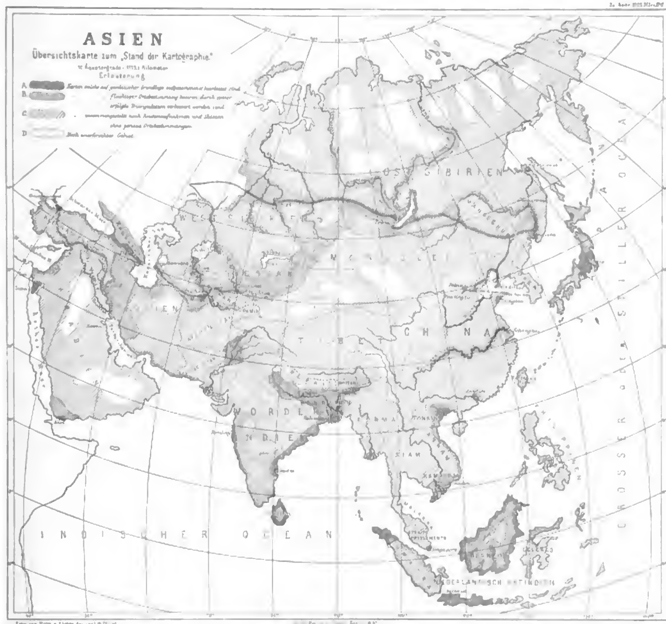
C. Map of Western Palestine. By Lieut's. Conder and Kitschener.
1:63.360. 26 Bl. 1880.

C. Karte der näheren Umgebung von Jerusalem
1:10.000, redig. von Dr. J. Benzinger. Leipzig. 1896.

C. Weitere Umgebung von Jerusalem.
1:36.360, redig. von Dr. J. Benzinger. Leipzig. 1897.

C. Map of South-Western Arabia.
1:633.600. 3 Bl. }
1:500.000. 3 Bl. } 1874. London, War Office.

A. Ordonance Survey of Mt. Sinai. Ordonance Survey of Mt. Serbal.
By Wilson & Palmer. 1:10.560. 1 Bl. 1870.



C. Carte de la Palestine et du Liban. Par L. Thuillier.
1:500.000. 1 Bl. 1885. Paris, Hachette.

C. Map of Syria and Palestine, lithogr. at the American Press.
1:557.500. 1 Bl. 1889. Beirut (in Arabic.)

C. Handkarte von Palästina. Von Dr. H. Fischer und Prof. H. Guthe.
1:700.000. 1 Bl. 1890. Zeitschrift des Deutsch.-Paläst. Verein.

C. A Map of Palestine from Surveys conducted for the Committee of the Palest. Expedition Fund and other Sources.
1:168.960. 23 Bl. 1890.

B. South-Western-Arabia.
1:633.600. 3 Bl. Lithogr. London. War Office. 1893.

A. Aden Survey.
1:253.440. 1 Bl. Photozinkogr. 1893. Surveyor-General of India, Calcutta.

A. Aden Survey.
1:126.720. 6 Bl. Photozinkogr. 1895. Surveyor-General of India, Calcutta.

A. Trigonometrical Survey of the Island of Cyprus.
1:31.360. 15 Bl. 1885. E. Stanford, London.

Vorder-Indien.

C. Topographic Atlas of the English Indian Possessions.
1:255,661. 177 Bl. 1825 begonnen.

C. Geologic Map of India of the Geologic Bureau at Calcutta.
Verschied. Massstäbe. 177 Bl.

A.-B. The Indian Atlas of the Topographical Surveys of British India.
(In Quarter- and Full-Sheets) 1:255.660. 177 Bl. 1889.

C. An Atlas of twelve Maps of India.
1:4.762.000. 12 Bl. 1889. By T. Saunders. London, Stanford.

B. India, compiled from the most recent Topographical and Revenue Surveys, based on the great Triangulation.
1:4.055.040. 4 Bl. 1886.

B. General Map of India.
1:2.027.520. 6 Bl. 1889.

A.-B. Indian Surveys General Maps.
London, India Office and Calcutta, Surveyor-General. (Auf Grund offizieller Vermessungen werden Karten des gesamten indischen Reiches in verschiedenen Massstäben bearbeitet und sind von den genannten Dienststellen zu beziehen. Die Karten sind nach Präsidentschaften, Provinzen, Distrikten etc. in Gruppen zusammengefasst, und trägt jedes Blatt eine bestimmte Nummer.)

B-C. Trans-Frontier of India sheets.

a. North-Western Trans-Frontier (Belutschistan, Afghanistan und die turanischen Staaten).
1:126.720 480 Bl.
1:253.440 120 Bl.
1:506.880 30 Bl.
1:1.013.760 $7\frac{1}{2}$ Bl.
} seit 1889 in Bearbeitung.

b. Northern Trans-Frontier (Ostturkestan, Pamir und Tibet).
1:126.720 368 Bl.
1:253.440 92 Bl.
1:506.880 23 Bl.
1:1.013.760 $5\frac{3}{4}$ Bl.
} seit 1889 in Bearbeitung.

c. North-Eastern Trans-Frontier (Osttibet bis Jünnan).
1:126.720 496 Bl.
1:253.440 124 Bl.
1:506.880 31 Bl.
1:1.013.760 $7\frac{3}{4}$ Bl.
} seit 1889 in Bearbeitung.

d. South-Eastern Trans-Frontier (Burma und Westsiam).
1:126.720 304 Bl.
1:253.440 76 Bl.
1:506.880 19 Bl.
1:1.013.760 $4\frac{3}{4}$ Bl.
} seit 1889 in Bearbeitung.

B. New-Sketch Map of the North-Western Trans-Frontier of India.
1:1.633.600. 1 Bl. London, Stanford. 1897.

C. Greenough's Geological Map of India.
1:1.774.080. 9 Bl. London, Stanford.

C. Dislocationskarte der indo-britischen Streitkräfte in Ost-Indien sowie der russischen in Asien
Von Eugen Schuler, Wien. Artraria. 1892.

B. India showing Railways, corrected up the 31 march 1895
1:5.068.000. (Amtliche Veröffentlichung.)

B. Ceylon, Atlas Map of Ceylon.
1:696.960. 1 Bl. London, Stanford.

Hinter-Indien.

C. Karte von Siam J. Mc. Carthy.
1:2.914.560. 1888.

C. Carte du Royaume de Siam et des pays limitrophes par A. Poulmaire.
1:2.750.000. Paris, Garnier. 1893.

C. Map of the Malay Peninsula 1891
1:563.900. London, Stanford.

C. Souza: Map of the Malay Peninsula.
1:484.000. 6 Bl. Singapore, Surveyor General Office. 1879.

C. New Sketsch Map of the protected Malay State of Perak by Lefroy.
1:1.253.440. 2 Bl. 1892. London, Stanford.

C. Malay Peninsula.
A Map of the —, compiled by and published for the Straits-Branch of the Royal Asiatic Society. London, Stanford. 1898.

C. Map of the Territory and Dependencies of Johore.
1:190.080. 4 Bl. 1887. Adelaid, Surveyor General Office.

C. Map of Selangor.
By F. A. Swettenham. 1:126.720. 1 Bl. 1884.

C. Map of Pahang.
By Cameron. 1:316.800. 1 Bl. 1889. London, Photogr. Comp.

C. Carte de l'Indo-Chine Orientale.
1:900.000. 4 Bl. par J. L. Dutreuil de Rhins. 1886.

A.-B. Carte de l'Indo-Chine.
1:200.000. 43 Bl. 1889. Saigon, Bureau topogr.

B. Carte de la Cochinchine française (nouvelle édition par le Commt. Friquegnon).
1:400.000. 4 Bl. A. Koch. 1901. Paris, Challamel.

B. La Cochinchine française 1891.
1:1.000.000. par M. Biguel. Paris, Challamel.

B. Carte du Tonkin par Cpt. Berthaut.
1:500.000. 4 Bl. Paris, Challamel. 1891.

C. Tonkin.
a. Cartes administratives des provinces du —.
b. Carte du —, 1:1.000.000 dressée au Bureau topogr. des troupes de l'Indochine.
c. Carte du —, indiquant les communications télégraphiques et postales.
d. Carte du —, indiquant les postes militaires et les postes de la garde indigène.
e. Carte du —, indiquant les lignes ferrées et celles de navigation à vapeur.

C. Carte administrative de la province de Haiduong.
1:20.000. 1:200.000. 1:500.000.

C. Haut Laos. Carte de la région explorée en 1888—89 par les membres de la commission d'étude des frontières entre l'Annam et le Siam.
1:500.000. 4 Bl. Saigon, Bur. topogr. 1889.

C. Indo-Chine. Carte de la Mission Pavie, par Cupet, Friquegnon et de Malglaive.
1:1.000.000. 5 Bl. Paris, Challamel. 1899.

C. Carte politique de l'Indochine.
1:1.800.000. 2 Bl. Paris 1899.

Niederländisch-Indien.

A-B. Residentiekarten.
1:100.000. Haag (van Cleef). (Dieses Kartenwerk umfasst die Insel Java.)

B. Taalkaart van de Minahasa.
1:375.000. Haag (van Cleef). (Celebes-Nordost.)

A. Sumatra's Oostkust.
s'Gravenhage. (Topogr. Bureau) 1873.

B. Topographische Kaart van het terrein der krijgsvarrichtingen in het rijk Deli 1872 (Insel Sumatra).
s'Gravenhage. 1873.

A. Atjeh. Scheetskaart.
Van den Luit. Generaal J. van Swieten. 1:20.000. Lith. s'Gravenhage (Smulders). 1874.

A. Overzichtskaart van Groot Atjeh.
1:50.000. 1881. Batavia. (Topogr. Bureau.) In neuer Bearbeitung.

A. Atlas von Sumatras Westkust.
(Übersichtskarte. 1:50.000 und 8 geolog. Blatt mit Terrain 1:100.000.) Batavia. (Topogr. Bureau) 1881. In neuer Bearbeitung.

A-B. Atlas der Nederlandsche Bezittingen in Oost-Indië.
Van J. W. Stemfoort und J. ten Siethoff. Haag, Smulders & Co. 14 Blatt. 1886. In verschiedenen Massstäben.

B. Geologische Karten von Niederlandisch-Ostindien.
In verschiedenen Massstäben von 1:10.000 bis 60.000. In steter Bearbeitung.

B. Java en Madoera,
Handelskaart van —, 1:500.000. Amsterdam (J. H. de Bussy) 1898.

B. Kaart van Noord-Celebes,
van H. Ph. Th. Witkamp, 1:500.000. Met Handleiding 46 pp. Amsterdam (J. H. de Bussy) 1898. Philippinen.

C. Luzon, Military Map of the Isle of —,
prepared in the War Departement. 2 Bl. c. 1:560.000. Nebenkarte: Manila 1:11.000. Washington. 1898.

C. Province of Cavite, War Department,
1:135.000. Washington. 1898.

China.

C. Ta-Tsing-yi-tung-yü-tu, d. h. Vollständige Generalkarte des Reiches Ta-Tsing.
Wutschang-fu 1863 (chin. Schrift). Die sogenannte „Wutschang-Karte" ist auf Seidenpapier gedruckt, die einzelnen Vizekönigreiche und Provinzen in Heften gebunden, das ganze Werk zwischen zwei Holzdeckel eingeschnürt.)

C. Atlas von China,
von Prof. Frhr. von Richthofen. 1:750.000. 1885. (Bis jetzt 13 Blatt erschienen.)

C. Ost-China,
bearbeitet von der kartographischen Abteilung der Königl. Preuss. Landesaufnahme 1:1.000.000. 15 Bl. 1901. (Bis jetzt 6 erschienen.)

C. „Asie",
herausgegeben von Serv. Géogr. de l'Armée 1:1.000.000. Bis jetzt 14 Blatt erschienen, welche das chinesische Küstenland und Japan umfassen. 1899 begonnen.

C. Karte des nordöstlichen China,
aufgenommen und bearbeitet vom japan. Generalstab. Tokio. 1894—1900. (jap. Schrift).

C. Karte des Kriegsschauplatzes in China,
bearbeitet von der kartogr. Abteilung der Königl. preuss. Landesaufnahme. 1:300.000. 3 Bl. (Peking, Schanhaikwan, Hokienfu) 1900.

C. Waebers Map of North-Eastern China.
1:1.355.000. 2. Auflage. 4 Bl. 1900. St. Petersburg.

C. Brettschneiders Map of China
1:4.500.000. 4 Bl. 1900. 2. Auflage. St. Petersburg. (Ilyin).

C. Hassenstein: Karte der Provinz Schantung mit dem deutschen Pachtgebiet von Kiautschou.
1:650.000. 1 Bl. Gotha, J. Perthes.

C. Flemmings Generalkarte No. 45.
1 Blatt. 1:4.500.000. 1894. Redigiert von Herrich.

C. Friquegnon: Chine méridionale et Tonkin.
1:2.000.000. Paris. 1899.

C. S. S. J. Chevalier: Atlas du Haut-Yang-tse de I-tschang Fou á Ping-Chan-Hien.
Schanghei, Observatoire de Zi-ka-wei. Lithogr. de la Presse Orientale. 2 Blatt Text und 65 Karten. (Dazu erschien 1897—98: Voyage et description.)

C. H. Cordes: Handelsstrassen u. Wasserverbindungen von Hankau nach dem Innern von China
1 Karte. Berlin. E. S. Mittler. & S. 1899.

C. Bartholomew, J.: Special War Map of China, Japon and Korea.
1:6.000.000. Edinbourgh. 1894.

C. P. O. von Möllendorf: Specialkarte der Halbinsel Korea.
2 Bl. Shanghei. (Leipzig, Köhlers Antiqu.) 1894. (Nomenklatur in chinesischer, wichtigere Punkte in engl. Schrift.)

C. Karte der Mandschurei.
Vom kais. russ. Finanz-Ministerium redigiert. (80 Werst auf 1 Zoll), mit fahrbaren Strassen, Eisenbahn- und Telegr.-Linien, und Angabe der Bergwerke. 3. Auflage. 1901.

Japan.

B.-C. Territorial-Einteilung von Japan in Fu u. Ken, Provinzen u. Koris.
1:800.000. (Kais. Jap. Vermess.-Bureau, Chirikioku).

C. Generalkarte des Jap. Reiches
1:800.000. (Kais. Jap. Vermess.-Bureau, Chirikioku).

C. Spezialkarten einzelner Bezirke u. Städte.
In versch. Massstäben. Chirikioku.)

B. Zahlreiche Küstenkarten von Japan, Korea, China und Formosa.
(Kais. Jap. Hydrogr. Bur., Suirokioku.)

A.-B. Gradabteilungskarte von Japan.
1:200.000. (Topogr. Abteilung des Kais. Jap. Generalstabes.)

A.-B. Geologische Karten nach den Aufnahmen der topogr. Abteilung.
In versch. Massstäben.

B.-C. Reconnaissance Map.
1:400.000. 6 Bl. 1886—87. In Bearbeitung.

B. Sectional Map.
1:200.000. (Dai Nippon Kei-isen Kubunzu.)

B. A. Agronomic Map.
1:100.000. Tokio (Imperial Japanese Geological Survey).

C. Atlas von Japan.
1:1.000.000 und 1:7.500.000. 8 Bl. 1887. Von Bruno Hassenstein. Gotha. J. Perthes.

C. Sketsch Map of Japan.
1:6.198.300. 1 Bl. London. War Office. 1886.

C. Stanford's library Map of Japan
1:1.115.800. 6 Bl. 1880. London. By E. Knipping. E. Stanford.

C. Generalstabskarte von Formosa.
1:200.000. 14 Blatt. 1901. Tokio. (Topogr. Abt.)

Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei und ihre wirtschaftlichen Leistungen.

Von Dr. Hugo Grothe (München).

Den jeweiligen Bevölkerungsstatus, die Momente wirtschaftlicher Entfaltung auf Grund authentischer Zahlen zu verfolgen und aus der Bewegung der Zahlen Ursachen und Wirkungen herauszuschälen, giebt sich für die Ländergebiete des Ostens zumeist als Unmöglichkeit. Wenige Staatskomplexe sind der Statistik erschlossen. Rühmliche Ausnahmen machen das europäisch dressierte Japan und das englische Administrationsfeld in Indien. Der regelmässige „Census of India"

bietet eine Fundgrube für den Beobachter, indem die ethnologische, religions-psychologische und sozialwirtschaftliche Forschung dem konstruktisch-ideologischen Gesichtspunkte die Beweiskraft der Zahlen beigesellen kann. Einige Aufschlüsse über Schiffs- und Warenverkehr mit China bringt die Statistik der Verwaltung der chinesischen Seezölle. Mit derjenigen, wie sie das türkische Zollamt liefert, hat sie zwei Punkte des Mangels gemein: sie führt ihre Resultate unheimlich spät in die Öffentlichkeit und sie klassifiziert die Waren lediglich nach der Flagge des Schiffes. Der Anteil Deutschlands am Handel mit diesen Ländern ist also durch die diesbezüglichen Zahlen in wenig zuverlässiger Weise zum Ausdruck gebracht.

Über Flächenraum der Provinzen des Reiches, über die Anzahl der Wehrpflichtigen, über Staats- und Steuereinkünfte, auch über Bevölkerung von Stadt- und Landgemeinden giebt jährlich der türkische Salnamé Auskunft. Freilich Vollständigkeit und Genauigkeit darf man diesem Staatshandbuch nicht zumuten. Die Zahl in ihrer präzisen Nacktheit ist dem Orientalen innerlich gleichgültig, ja beinahe verhasst, ihr Zweck entzieht sich vollkommen seinem Verständnis. Eine Frage nach dem Alter findet meist durch Achselzucken Beantwortung. Der Erkundigung nach der Zahl der Nachkommenschaft ist der echte Türke oder Araber nur geneigt, mit der Nennung der Kinder männlichen Geschlechts zu willfahren. Jedes Forschen nach Frauen und Dienerinnen bricht nach dem Gefühl des Mohammedaners die Geschlossenheit seines Hauses, die Selbstherrlichkeit, die Gesetz und Sitte ihm für dieses zuweisen. Die Frage eines offiziell Beglaubigten nach Vermögen, Viehstand, Fruchtbäumen, nach Ertrag von Garten und Feld hat die Furcht vor der Steuerschraube zur steten Begleitschaft. Verbergen und Verhüllen stellt sich geradezu als Notwehr gegenüber der schwer ausrottbaren Gewissenlosigkeit der Beamtenschaft dar. Und nicht zum letzten: Der Beamte selber, ob niedrig, ob hoch, befleissigt sich eben so eifrig, die ihm bekannten Einzelheiten nach Möglichkeit zu unterdrücken und zu entstellen. Würde er doch sonst selbst den ihm übergeordneten Behörden die Handhaben geben, die Höhe seiner Unterschleife zu schätzen und zu berechnen.

Bei der Anteilnahme, die augenblicklich der wirtschaftlichen Erschliessung der asiatischen Türkei sich zuwendet, dürften einige auf leidlich sicheren Grundlagen sich aufbauende Mitteilungen von Bedeutung sein. Sie geben einen Überblick über die dort geleistete Civilisationsarbeit und liefern Belege, auf Grund deren man gewisse Schlüsse über den künftigen Entwicklungsgang zu ziehen im stande ist.

Zwei Perioden lassen sich hinsichtlich der Bahnbauunternehmungen in Türkisch-Asien gliedern. Die erste, zu Ende der fünfziger und zu Anfang der sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts unternommen, und die, wie sie zu Schluss der achtziger Jahre seit dem Eingreifen deutschen Kapitals einsetzt. Die erste Zeitspanne ist dadurch charakterisiert, dass man prinzipiell über das finanzielle System ihrer Schöpfung noch im Unklaren war. Man schwankte zwischen dem der Konzessionierung und solchem der Staatsregie. Die Linie Smyrna-Aïdin wurde 1856 im Wege der Konzession vergeben, die von Smyrna-Cassaba 1862 in gleicher Form. Die türkische Regierung selber begann den Bau der Strecken Mudania-Brussa (1871) und Haïdar-Pascha-Ismid (1876), allerdings ohne die eine oder andere aus eigenem Geschick wirklich in Betrieb setzen zu können. Weiterhin haben die damals bewilligten Bahnen keine weit erwogene strategische oder wirtschaftliche Pläne zur Seite. Sie tragen die Art von Stichbahnen, die in merkwürdigen Windungen die dem Export günstig gelegenen Landschaften durchfurchen und zum Schaden der Hauptstadt Handelsadern von den kleinasiatischen Küsten nach englischen und französischen Häfen schaffen.

Mit der glücklichen Ausführung der 1888 und 1892 konzessionierten Tracen der „Anatolischen Eisenbahn" (Haïdar-Pascha-Eskischehr-Angora und Eskischehr-Konia) kommt Klarheit und frisches Tempo in die Schienenlegung. Nicht mehr unter der Norm der Zinsgarantie des aufgewandten Kapitals (so 6% bei der Smyrna-Aïdin-Gesellschaft, 5% bei der Smyrna Cassaba-Compagnie) stärkt die Regierung die Unternehmer. Die Form der Kilometergarantie wird nun durchgängig adoptiert. 15000 Frcs. Kilometereinnahme pro Jahr gewährleistet man der Anatolischen Eisenbahn für Ismid-Angora, 13500 für Eskischehr-Konia (1898 herabgesetzt auf die Maximalziffer von 6750 Frcs.), 18900 Frcs. für den Ausbau der Smyrna-Cassabalinie für die Route Alaschehr-Afiun-Karahissar, 12000 Frcs für Damaskus-Homs-Biredjik (kürzlich für die Sektion Rajak-Homs auf 15000 erhöht). Nur bei den Bahnen, die, verkehrsreiche Städte und Gegenden in Verbindung setzend, einen schnell steigenden Verkehr wahrscheinlich machen mussten, konnte man von der Garantieleistung absehen, so bei Mersina-Tarsus-Adana, Beirut-Damaskus, Jaffa-Jerusalem.

Den Resultaten, die heute vorliegen, darf man die Achtung nicht versagen. 2519 Kilometer überspannen heute Kleinasien und Syrien. Die Anatolische Eisenbahn beherrscht nicht weniger als deren 1033, Smyrna-Cassaba et Prolongement 517, Smyrna-Aïdin Railway 516, Beirut-Damaskus-Hauran 258, Jaffa-Jerusalem 87, Mersina-Adana 67, Mudania-Brussa 41.

Betrachtet man die in der asiatischen Türkei thätigen Gesellschaften, wie sich nach Nationalitäten ihre angelegten Kapitalien verteilen, so befindet sich Frankreich hinsichtlich der Lebhaftigkeit der Beteiligung am ersten Platze. Die Franzosen haben in den ausschliesslich von ihnen beherrschten Linien eine bar verwandte Summe von ca. 160 Millionen Francs stecken. Dazu kommt ein starker Anteil an den Routen Jaffa-Jerusalem, Mersina-Adana, Mudania-Brussa. Auch wird eine französische Unternehmergesellschaft die Mittel zum Bau der Trace Damaskus-Homs-Biredjik stellen. Deutschland steht, obwohl nur ein Bahnnetz beherrschend, mit nahezu 200 Millionen Frcs. auf ziemlich gleicher Höhe mit Frankreich (nominelles Kapital 60 Millionen Frcs. Aktien, 6439 vollbezahlt, die übrigen mit 60%, und 160 Millionen Obligationen). England hat, was die Bahnbauten in der Türkei betrifft, bedeutend an Macht verloren. Sowohl die grosse Smyrna-Cassaba-Linie wie die kleine Mersina-Adana-Route hat es im Laufe der Jahre an französische, resp. französisch-belgische Kapitalgruppen abgetreten, so dass es heute nur noch an der Smyrna-Aïdin-Dinér-Gesellschaft mit etwa 92 Millionen Frcs. beteiligt ist.

Die Bruttoeinnahmen der asiatischen Bahnen der Türkei haben durchaus steigende Tendenz. Sie betrugen 1899: 19248998 Frcs., 1900: 22518230 Frcs., die jährlichen Regierungszuschüsse ermässigten sich demgemäss von 12267678 auf 11041970 Frcs. Das Verhältnis zwischen diesen Ziffern und der bestehenden Kilometerlänge (2519) liefert für den Bahnbau in der asiatischen Türkei charakteristische Zahlen. Die Kosten jedes Kilometers stellen sich demgemäss im Durchschnitt (500 Millionen eingeschossenes Gesamtkapital angenommen) auf 200000 Frcs., die Einnahmen pro Kilometer auf 8939,3 Frcs., die von der Regierung benötigten Zuschüsse

auf 4383,4 Frcs. Die Bagdadbahn mit ihrer Tracenlänge von 2000—2200 km würde auf Grundlage obiger Zahlen also einen Aufwand von 400—440 Millionen Frcs. verursachen, demgemäss durchaus nicht so viel, als bereits im gesamten türkischen Asien an fremdem Kapital sich investiert hat. Es giebt dies zur Genüge Beweis, dass alle Befürchtungen, finanzielle Schwierigkeiten könnten die thatsächliche Ausführung des gewaltigen Planes vereiteln, am wenigsten stichhaltig sind.

Die Erschliessung der asiatischen Türkei durch Eisenbahnen hat bereits an den meisten Punkten hervorragende Früchte getragen. Viel Brachland ist neu unter den Pflug genommen worden. Der Bevölkerung haben sich mannigfaltige frische Quellen für den Absatz ihrer landwirtschaftlichen Erzeugnisse eröffnet. Wie bei allen Gebieten, in denen die Erträgnisse der Landwirtschaft die Hauptfaktoren des Handels bilden, sind die Mengen der ausgeführten Waren freilich sehr ungleiche und jeweilig nach der vom Ausfall der Ernten abhängigen Kaufkraft schwankt auch die Höhe der Einfuhr. Das Aufblühen des Landes geht aus einigen zahlenmässigen Beweisen, die ich vorzubringen vermag, mit äusserster Klarheit hervor. Nach den Rechenschaftsberichten der Anatolischen Eisenbahn zeigte der Getreidetransport auf dem gesamten Netze folgende Höhen. 1896: 156 Millionen kg, 1897: 350, 1900: 192; solcher von Mineralien 1897: 10603 Millionen kg, 1899: 20168, 1900: 55263. Dr. Zander stellte im Archiv für Eisenbahnwesen (1894) schon nach wenigen Jahren des Betriebes im Gebiet der Stammlinie der Anatolischen Bahn eine bemerkenswerte Zunahme der Steuereinkünfte fest. So wuchs im Sandjak Ismid das Erträgnis des Jahres 1888/89, mit dem von 1893/94 verglichen, um 65%, in den Sandjaks Ertoghrul und Kutahia um 34,5%, im Sandjak Angora um 72%, in dem von Josgad um 87%. Noch mehr hatten die älteren Eisenbahnrouten im westlichen Kleinasien eine steigende Bewegung der Staatseinnahmen zum Gefolge. Sie betrugen vor dem Bestehen der Eisenbahnen z. B. im Wilajet Smyrna kaum 160000 Pfund türkisch. 1890 schon haben sie sich auf 3680000 Pfund gehoben, also um das 25fache vermehrt. Die Abgaben auf Getreideernte und Vieh wiesen 1890 im genannten Wilajet 589469 Ltq auf; sieben Jahre später, als das Netz der Smyrna-Aïdin und Cassaba-Linie ausgebaut war, standen diese bereits auf 871000 Ltq (ca. 20 Millionen Francs).

Es geht aus diesen Darlegungen hinreichend hervor, dass durch solche stetig wachsende Mehreinnahmen die Last der Kilometergarantie dem türkischen Staate bedeutend gemindert, ja eines Tages ziemlich aufgehoben wird. Noch schneller würde der Gang des Aufschwungs werden, wenn die türkische Regierung sich entschliessen möchte, durch Milderung der Passvorschriften der eingeborenen Bevölkerung grössere Bewegungsfreiheit im Interesse der Handelslust nach Möglichkeit zu sichern.*) Zu einer Reise nach Constantinopel oder einem anderen Punkte des Reiches aus dem Innern ebenso wie umgekehrt bedarf es noch eines besonderen teskeré, bei dessen Erteilung die Willkür der Behörde oft arges Spiel treibt. Nicht minder bedarf das türkische Berggesetz trotz seiner schon in verschiedenen Jahren geschehenen Änderungen noch zeitgemässer Verbesserungen, ehe dieser für die asiatische Türkei so hochbedeutsame Zweig einer Nutzbarmachung des Landesreichtums unter Zuziehung europäischen Kapitals zur Ausbildung kommen kann.

Ich schliesse mit der Anführung einiger Ziffern, welche den Beweis stellen, dass unsere Industrieen beginnen, sich namentlich im Gebiet der Anatolischen Eisenbahn ein Absatzfeld zu schaffen. Es belief sich die Einfuhr (das Gewicht in 1000 kg) von

	1896	1900
Maschinen	115	446
Eisen- und Gusswaren . .	750	1 255
Roheisen und Stahlwaren .	632	854
Manufakturwaren	2 207	4 640
Kurzwaren	705	1 381
Chemikalien	85	267
Droguen und Farbwaren .	527	924
Glaswaren	358	687

Mögen in Verbindung mit der in Aussicht stehenden neuen Eröffnung des Innern der asiatischen Türkei durch Eisenbahntracen rechtzeitig alle Massnahmen geschehen, die eines Tages unseren Industrieen dort den Markt eröffnen.

*) In der Baulieu bezifferte sich 1890 der Verkehr auf der Smyrna-Cassaba-Bahn auf 1179465 Reisende, auf dem ganzen übrigen Netz nur 202116. Die Anatolische Eisenbahn beförderte an Passagieren 1898: 1150049; 1899: 1143602; 1900: 1104838. Ein Ansteigen der Ziffern, wie es zu erwarten wäre, fehlt aus genannten Gründen.

Die Eisenbahnlinien im westlichen Vorderasien.

Von Major a. D. Max Schlagintweit (München).

Der Erdteil Asien steht zur Zeit unstreitig im Vordergrund des Interesses. Für uns Deutsche sind es gerade die am entferntesten voneinander liegenden Gebiete dieses Kontinents, die Länder im Osten und Westen, welche unsere Aufmerksamkeit besonders in Anspruch nehmen: im Osten der Küstenstrich Kiautschou-Schanghai mit dem Hinterlande, im Westen die kleinasiatische Halbinsel Anatolien, mit Mesopotamien und Babylonien. Während das östliche Anatolien (und Persien) Russland, Syrien Frankreich als seine Interessensphäre in Anspruch nimmt, ist im westlichen Anatolien und in Mesopotamien durch den Eisenbahnbau, gegenwärtigen und zukünftigen, deutsches Kapital in hervorragendem Masse engagiert und sind daher diese Länderstriche entschieden als zur deutschen Interessensphäre gehörig zu betrachten; doch hat auch in Syrien das Deutsche Reich durch die Ansiedelungen der württembergischen Templergemeinden in Palästina — es sind dies die 4 Kolonieen Haifa, Jafa, Sarona und Jephraim, mit zusammen gegen 1600 Seelen — wie durch den in stetem Zunehmen begriffenen deutschen Handel nach der Levante vielfach deutsche Interessen zu wahren.

Für die wirtschaftliche Erschliessung unentwickelter, dem Verkehr bisher noch verschlossen gewesener Ländereien sind es vor allem die Eisenbahnen, welche hierbei eine Hauptrolle spielen, und es ist für die Zukunft dieser Länder von grösster Bedeutung, in welcher Richtung sie von den neuen Verkehrsadern durchzogen werden, wie auch die staatliche Zugehörigkeit der Gesellschaften, welche Bau und Betrieb der Bahnen in die Hand nehmen.

Bisher war im ganzen Vorderasien nur die kleinasiatische Halbinsel von einem grösseren Schienennetze durchzogen; die Bahnen in Syrien sind nur kurze, schmalspurige Stichbahnen von der Küste ins Innere, für den grossen Verkehr ohne Bedeutung.

In Kleinasien sind gegenwärtig 3 grössere Bahnlinien in Betrieb, von denen 2 von der Westküste, 1 von der Nordküste aus nach dem Hochlande vordringen.

Die beiden ersten Bahnlinien haben ihren gemeinsamen Ausgangspunkt in Smyrna.

Die nördliche Linie folgt der Thalfurche des Hermus und seines süd-östlichen Nebenflusses bis Alaschehr, um dann zum Hochlande anzusteigen und über Uschak, Otturak Baschkimse die Endstation Afiûn-Karahissar (420 km) zu erreichen. Die wichtigste Station ist — abgesehen vom Anfangs- und Endpunkt — Manissa, das alte Magnesium, am Nordfusse der gewaltigen Sipyloskette, in grossartiger Umgebung gelegen, inmitten reicher Baumgärten. Von Manissa geht in nördlicher Richtung eine Zweiglinie ab nach Soma (97 km), von Smyrna in östlicher Richtung ein Seitenstrang nach Bournabad (5 km). Die Linie Smyrna—Karahissar ist seit 1. Januar 1897 in ihrer ganzen Ausdehnung in Betrieb und gegenwärtig im Besitz einer französischen Gesellschaft.[1])

Die südliche Linie benutzt die Längsmulde des vielgewundenen Mäander, um durch den langen Pass von Tschardak, den einzigen bequemen Zugang zum anatolischen Hochland, ihren Endpunkt Dinér (377 km) zu erreichen. Die wichtigste Station auf dieser Linie ist die malerisch gelegene Stadt Aïdin oder Güsel Hissar (d. h. „das schöne Schloss"), „die Hochburg des echtesten Türkentums in Kleinasien", der Mittelpunkt des Baumwoll- und Feigenhandels des überaus fruchtbaren Thales. Die Linie ist in ihrer ganzen Ausdehnung seit 1894 in Betrieb und gehört einer englischen Gesellschaft, der „Ottoman Smyrna and Aïdin Railway Cie." Die Mäanderbahn ist durch mehrere kleinere Zweiglinien, wie Torbali—Oedemisch, Baladjik—Sokkia, Gondjely—Denislii, Südledsch—Tschivril auf 516 km Gesamtlänge erweitert. Alle Bestrebungen der Gesellschaft, die Bahn von Dinér östlich bis zur Konialinie zu verlängern, sind bisher gescheitert und werden auch in Zukunft keinen Erfolg haben.

An der Nordküste setzt die Linie der Anatolischen Bahn ein, oder wie sie offiziell heisst „Chemin de fer Ottoman d'Anatolie", welche nunmehr zur Bagdadbahn ausgebaut und damit zur wichtigsten unter allen kleinasiatischen Bahnen wird. Die Gesellschaft der Anatolischen Eisenbahn wurde 1889 als türkische Gesellschaft gegründet und repräsentierte bis jetzt fast ausschliesslich deutsches Kapital; an ihrer Spitze steht die Deutsche Bank in Berlin. Anfangspunkt der Bahn ist Haïdar Pascha, gegenüber Konstantinopel. Von hier zieht sich die Bahn längs der Küste hin bis Ismid, im innersten Winkel des herrlichen Golfes von Ismid gelegen, tritt hinter Adabazar in das Thal des Sakkaria ein, durchbricht nun die bythinische Randkette und erreicht kurz vor Eskischehr das anatolische Hochland, welches sie über Afiûn Karahissar bis Konia, dem derzeitigen Endpunkt der Bahn (746,1 km), durchzieht. Abzweigungen von dieser Linie sind: Von Station Hamidié nach Stadt Adabazar[2]) (9 km), von Eskischehr nach Angora (265,4 km), von Alayund nach Kintahia (10,1 km), so dass die Gesamtausdehnung des derzeitigen Betriebsnetzes der Anatolischen Bahn rund 1030 km beträgt. Besonders wichtige Stationspunkte sind: Ismid, Eskischehr, Afiûn Karahissar und Konia.

Die Weiterführung der Linie von Konia aus über den Taurus nach Adana[1]), durch Nordsyrien und Hochmesopotamien nach Mosul; von hier entlang den Tigris nach Bagdad und durch Babylonien nach dem Persischen Golf ist aus der beigegebenen Skizze in ihren Hauptrichtungen, entsprechend der vor kurzem endgiltig genehmigten Trace (Konzessionserteilung vom 18. Januar 1902) ersichtlich.

An Zweiglinien sind vorgesehen: von Hamidié (östlich Adana) nach Castobal, am Golf von Iskanderum, wodurch eine von der englischen Küstenbahn unabhängige Verbindung mit dem Mittelländischen Meer hergestellt ist; von Tell Habesch nach Haleb, zum Anschluss an das syrische Bahnnetz; von Harran nach Urfa, der eigentlichen Hauptstadt von Ober-Mesopotamien; von Sadije nach Chanekin an der persischen Grenze, dem Eintrittspunkt der persischen Wallfahrer nach den schiitischen Heiligtümern von Samarra, Kazimen, Kerbela und Nedjef; von El Zobeïr nach Basra.

Die Längenausdehnung der neu zu erbauenden Bahnlinie Konia — Perser — Golf beträgt — ohne die Abzweigungen — ca. 2100 km, so dass sich also die Gesamtlänge der künftigen kleinasiatischen-mesopotamischen Eisenbahn Bosporus—Golf auf rund 2800 km berechnet. Der Bau hat vertragsmässig in 8 Jahren beendet zu sein. Die Gesamtkosten des Bahnbaues werden — die Zweiglinien mit eingerechnet — zu 600 Mill. Francs (480 Mill. Mark) veranschlagt; an der Aufbringung dieses Baukapitals beteiligt sich die Deutsche Bank mit 60 pCt., während 40 pCt. eine französische Kapitalistengruppe, die Gesellschaft der Smyrna—Karahissar-Bahn, übernimmt. Die hiermit erfolgte Verbindung der anatolischen Eisenbahngesellschaft mit der französischen Finanzgruppe ist nach jeder Richtung nur zu begrüssen. Die Führung der Gesellschaft bleibt jedoch in deutschen Händen; zum Generaldirektor des Baues der Bagdadbahn ist der köngl. württemb. Baurat Otto von Kapp bestimmt. Die türkische Regierung verpflichtet sich zu einer Kilometergarantie von 15 600 Francs pro Jahr.[2])

Bezüglich des Betriebes der Bahn sind folgende Bedingungen festgesetzt:

Die Bahn ist eingleisig mit Normalspur derartig zu bauen, dass im Bedarfsfall eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 75 km in der Stunde, der Aufenthalt auf den Stationen inbegriffen, eingehalten werden kann. Die Expropriation wird sofort auch für das zweite Gleis vorgenommen, das die Regierung aber erst fordern darf, wenn die Einnahmen 30 000 Francs pro Jahr und Kilometer erreichen. Als Minimalleistung hat täglich in jeder Richtung ein gemischter Zug zu fahren; ferner bei Verkehrsbedürfnis direkte Züge 1. und 2. Klasse zwischen Haydar-Pascha und dem Persischen Golf mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von

[1]) Diese Gesellschaft ist auch im Besitze der 42 km langen normalspurigen, von der Nordküste abgehenden Stichbahn Mudania-Brussa.

[2]) Von hier wird die Zweiglinie fortgesetzt über Bolou nach Eregli (Konzession vom Oktober 1898).

[1]) Von Adana geht bereits eine 67 km lange normalspurige Stichbahn über Tarsus nach Mersina an die Mittelmeerküste; diese Linie ist im Besitz einer englischen Gesellschaft.

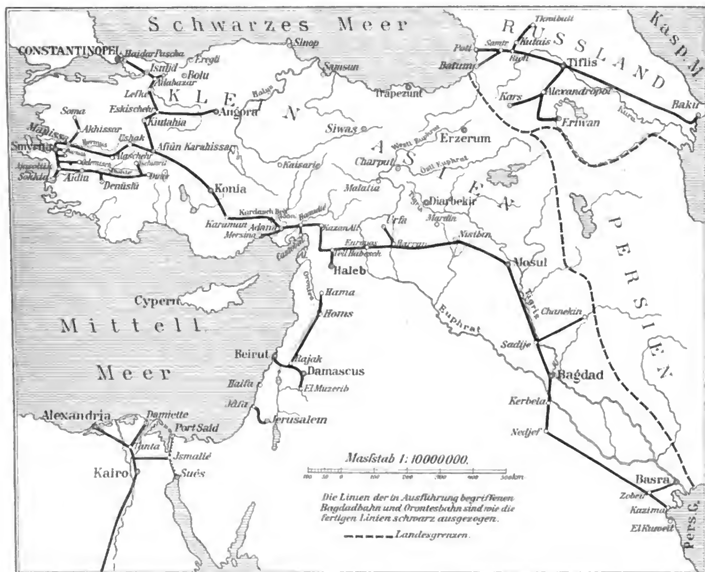
[2]) Einige andere, der Anatolischen Eisenbahngesellschaft in der Konzession gemachten Zugeständnisse von allgemeinerem Interesse sind: Ausschliessliche Konzession für die Schiffahrt auf Euphrat und Tigris — ausschliessliche Konzession für den Minenbetrieb in der von der Linie durchkreuzten Zone, d. i. 20 km zu beiden Seiten der Bahn. — Zollfreie Einfuhr der zum Betriebe während der ganzen Konzessionsdauer nötigen Kohlen. — Zollfreie Einfuhr des rollenden Materials und der ersten Baumaterialien. — Nach Ablauf der 99 Konzessionsjahre fällt die Bahnlinie der türkischen Regierung zu, sie muss aber das ganze Material bezahlen.

nicht unter 40 km in der Stunde. Für den internationalen Durchgangsverkehr fährt allwöchentlich ein direkter Expresszug zwischen Haydar-Pascha—Aleppo, (Haleb) der jede zweite Woche bis an den Persischen Golf durchgeführt wird. Seine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit darf pro Stunde in den ersten 10 Jahren nach Fertigstellung des Netzes nicht unter 45 km, später nicht unter 60 km (Aufenthalt inbegriffen) betragen.

Es ergiebt sich somit für den internationalen Durchgangsverkehr, bei Annahme einer mittleren Fahrgeschwin-

Die grosse Bedeutung der Bagdadbahn für den ganzen Westen und Norden Europas als kürzeste Verkehrslinie nach Ostindien ist wohl ohne weiteres einleuchtend.

Vor allem wird der gesamte europäische Eil- und Passagierverkehr nach Indien in Zukunft nach Vollendung dieser Bahn, welche zudem das heisse Rote Meer vermeidet, über Vorderasien gehen. Wenn auch der Frachtverkehr wegen der grösseren Billigkeit dem bisherigen Seeweg verbleiben wird, so wird doch auch der Handel für kostbare und gewichtleichte Waren sich gleichfalls den



digkeit von nur 50 km in der Stunde, einschliesslich der Halte, für die Strecke Haydar-Pascha—Golf eine Fahrzeit von 2800/50 = rund 60 Stunden: Die kürzeste Fahrzeit mit dem Orient-Expresszug von London über Paris nach Konstantinopel beträgt 70 Stunden, somit Gesamtfahrzeit von London über Konstantinopel, Bagdad nach dem Persischen Golf 130 Stunden = $5^1/_2$ Tag; Koweit—Bombay 4 Tage Schiff, somit ganze Fahrzeit von London nach Bombay auf dem neuen Überlandwege nach Indien $9^1/_2$ Tage. Bisher brauchte man auf dem kürzesten Wege von London über Brindisi und durch den Suezkanal nach Bombay 15 Tage.

neuen Weg zu nutze machen. Der Endpunkt des deutschen Bahntelegraphen der Bagdadbahn giebt einen willkommenen Anschlusspunkt für ein deutsches Kabel nach Ostasien![1])

Auch politisch ist der neue Verkehrsweg nach Süd- und Ostasien als eine Strasse, die nicht mehr von den Engländern beherrscht und auch der russischen Machtsphäre vollkommen entrückt ist, besonders für uns von höchster Bedeutung. Mit dem Auslaufen der Bagdadbahn im Hafen von Koweit tritt Deutschland Arm in Arm mit Frank-

[1]) Siehe meine Abhandlung: „Deutsches Kabel nach Ostasien" in No. 4 dieser Zeitschrift.

reich als in allen Fragen des Persischen Golfes mitinteressierte Macht auf. Dazu erscheint auch Russland auf dem Plane; es hat bereits in zwei Häfen an der persischen Küste, in Buschir und Bender Abbas, Konsulate errichtet und letzteren Ort als Endpunkt seiner ostpersischen Bahn in Aussicht genommen; ausserdem soll ein russisches Kriegsschiff dauernd im Persischen Golf stationiert werden. Von einem englischen Übergewicht in diesem Meerbusen kann somit fürderhin nicht mehr die Rede sein!

Für die Türkei selbst aber bedeutet die neue Bahn die denkbar grösste Stärkung in wirtschaftlicher und militärischer Beziehung. Man denke nur an die hohe Kultur, welche die von der Bagdadbahn durchzogenen Gebiete im Altertum besessen haben, an die Rolle, welche Anatolien als Kornkammer der alten Welt, das nördliche Mesopotamien und Syrien als Zentren des Baumwollenbaues, Babylonien (das heutige Irâk) als reichstes Land der Vorzeit gespielt haben! Und dass diese Landstriche durch die neue Weltverkehrsader zu neuem Leben erweckt werden, daran ist nicht zu zweifeln. Ist doch schon in Anatolien merklicher wirtschaftlicher Aufschwung infolge des Einflusses der Bahnen zu beobachten. Militärisch kommt der Türkei besonders für die Mobilmachung die mesopotamische Bahn zu statten; erst mit ihrer Hilfe wird es möglich, die in den südöstlichen Provinzen stehenden Truppen auf den Kriegsschauplatz heranzuziehen!

Den Hauptnutzen der Bagdadbahn hat somit ganz naturgemäss die Türkei selbst; doch wird der Gewinn, den die deutsche Industrie und der deutsche Handel aus dem unter deutscher Leitung befindlichen Unternehmen ziehen werden, gewiss ein grosser sein![1])

Die Bahnen in Syrien sind, bis jetzt wenigstens, wie schon erwähnt, nur von lokaler Bedeutung; sie gehören sämtlich einer französischen Gesellschaft, der „Compagnie ottomane des chemins de fer économique en Syrie".

Von den beiden Küsten-Stichbahnen ist die weitaus wichtigere die nördliche, die Libanonbahn, die Linie Beirut—Damaskus (147 km) mit einer Spurweite von 1,05 m. Sie gewinnt dadurch an Bedeutung, dass die Gesellschaft die Konzession zum Bau einer normalspurigen Linie Rajak—Hama (Orontesbahn) als Anfang einer Anschlusslinie zur Bagdadbahn (Haleb) erhielt; mit der Ausführung des Baues dieser Linie wurde bereits begonnen.

Rajak ist eine unbedeutende Haltestelle der Beirut—Damaskus-Bahn am Westabhange des Anti-Libanon; die Strecke von hier bis Baalbek soll dieses Frühjahr, die ganze Linie bis Hama im Sommer dem Verkehr übergeben werden.

Von Damaskus führt eine schmalspurige Linie nach Süden bis El Muzerib (Hauranbahn), 103 km lang, und ist deren Fortsetzung von seiten der türkischen Regierung auf der grossen Pilgerstrasse über Medina nach Mekka (ca. 1600 km) geplant; auch für dieses Projekt dürften nicht zuletzt militärische Gründe massgebend gewesen sein. In Anbetracht der in jüngster Zeit offen zu Tage getretenen Bestrebungen Englands, auch Arabien unter seine Machtsphäre zu bekommen, hat die Türkei alle Ursache, ihre Herrschaft auf dieser Halbinsel mehr als bisher zur Geltung zu bringen.

Die südliche Stichbahn von 1,00 m Spurweite setzt an den Hafen von Jafa an und führt bis Jerusalem (86 km).

1891 erhielt eine englische Gesellschaft die Konzession zum Bau einer schmalspurigen Eisenbahn Haifa—Damaskus. Da der Beginn des Baues in der vorgeschriebenen Zeit unterblieb, so verfiel die Konzession und sind auch von anderer Seite aufgenommenen Bemühungen, die Konzession wieder in Kraft zu setzen, bisher resultatlos verlaufen. Nach den neuesten Nachrichten will die türkische Regierung nunmehr selbst den Bau dieser Linie in die Hand nehmen und mit der beabsichtigten Mekkabahn verbinden; Haifa soll ein Einfahrtshafen für über das Mittelmeer kommende Pilger werden.

Es erübrigt noch einen Blick auf Transkaukasien zu werfen, da ja dieses Gebiet geographisch gleichfalls zum westlichen Vorderasien gehört.

Hier haben wir als einzige Linie die grosse Transversalbahn Batum—Tiflis—Baku, welche die ganze Landenge vom Schwarzen zum Kaspischen Meer durchzieht (842 Werst = 926 km) mit ihren Abzweigungen: Sametredi—Poti (68 km), Rion—Kutais—Tkwibuli (231 km), Tiflis—Alexandropol—Kars (307 km). Im Bau befindlich die Linie Alexandropol—Eriwan und von der türkischen Regierung konzessioniert die Weiterführung der Linie von Kars bis Erzerum. Über die hohe strategische Bedeutung gerade dieser letztaufgeführten Bahnen für ein Vordringen Russlands gegen Türkisch-Armenien belehrt ein Blick auf die Karte.

Fassen wir die zur Zeit im Betriebe befindlichen Bahnen im westlichen Vorderasien zusammen, so ergiebt sich:

A. Vollbahnen:

			km	km
Klein-Asien	Linie Haïdar-Pascha—Konia	mit Abzweigungen	1030	2177
	„ Smyrna—Afiûn Karahissar		522	
	„ Smyrna—Dinér	mit Abzweigungen	516	
	Stichbahn Mudania—Brussa		42	
	„ Mersina—Adana		67	
Transkaukasische Linien			—	1532

B. Schmalspurbahnen:

		km	km
Syrien	Stichbahn Beirut—Damaskus	147	336
	„ Jafa—Jerusalem	86	
	Linie Damaskus—Hauran	103	
		Summa	4045

Das gesamte z. Z. im Betrieb befindliche Eisenbahnnetz im westlichen Vorderasien (einschliesslich Transkaukasien) umfasst also eine Schienenlänge von rund 4050 km.

[1]) Siehe auch die treffliche Abhandlung von Dr. Paul Rohrbach „Die Bagdadbahn." Berlin 1902.

Jüdische Ackerbaukolonieen in Anatolien.

Von Prof. Dr. O. Warburg.

(Schluss.)

Vielleicht wird mancher Leser erstaunt fragen, ja, eignen sich denn diese Leute zu Ackerbauern; man hört doch meist, dass die Juden zu allen Berufsarten passen, nur nicht zum Ackerbau. Es ist hiermit wie mit so vielen anderen Dogmen. Einer spricht es gedankenlos dem andern nach. Schon im Anfang des vorigen Jahrhunderts wurden von der russischen Regierung jüdische Ackerbaukolonieen begründet und die freiwillige Bildung solcher unterstützt. Nach einer mir vorliegenden Statistik gab es im Jahre 1896 nicht weniger als 265 solcher Kolonieen mit 96 930 Personen in Russland, in 13 verschiedenen Gouvernements, ausserdem wurden noch 10 038 Tabak-Landarbeiter, 5276 Gärtner etc. und 1800 Feldarbeiter gezählt, zusammen also 114 044 in der Landwirtschaft beschäftigte Juden allein in Russland. Der Erfolg war natürlich je nach den örtlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen verschieden, dort aber, wo die Dörfer Land genug hatten, war er günstig, und zwar konnte selbst eine russische Regierungskommission diesen Kolonieen ihr Lob nicht vorenthalten. Dazu kommen noch die Tausende von selbstständigen Bauern in den von Baron Hirsch gegründeten Kolonieen in Argentinien, ferner ca. 5000 Bauern und Feldarbeiter in Palästina, die neu gegründeten jüdischen Dörfer in Kanada, in den Vereinigten Staaten und in Cypern. Obgleich diese Kolonieen meist noch jung sind, kann man doch, wenigstens von den amerikanischen Kolonieen, behaupten, dass sie meist nach wenigen Jahren zur Selbständigkeit, vielfach auch zu wirklicher Blüte gelangen, wie z. B. die Schilderung der Kolonieen in Argentinien durch den landwirtschaftlichen Sachverständigen der deutschen Regierung Prof. Kaerger zur Genüge beweist. Dass in Gegenden, wo die Städte in schnellem Aufblühen begriffen sind, wie in Argentinien und den Vereinigten Staaten, vielfach die jüdischen Bauern der Verlockung, in den Städten schneller zu etwas zu kommen, nicht widerstehen können, ist ebensowenig ein Gegenbeweis gegen ihre Befähigung zum Ackerbau, wie die Landflucht der Deutschen in Ostelbien.



Fig. 6. Der dritte Teil einer viele Familien beherbergenden Riesenhütte in Caraja.



Fig. 7. Kolonistenhaus im Bau in Caraja.

Meine beiden landwirtschaftlichen Verwalter in Anatolien äussern sich gleichfalls recht lobend über den Fleiss der Leute, wenigstens soweit es sich um individuelle Arbeit handelt, denn für Kommunarbeit fehlt ihnen fürs erste noch die nötige Disziplin. Auch die Frauen und Kinder helfen übrigens nach Kräften, und namentlich sind sie unermüdlich beim Hausbau, Ziegelmachen etc., aber auch auf dem Felde habe ich sie eifrig graben und hacken sehen. Wenn 11 Familien in Dabkis im verflossenen Jahre, trotzdem wenige erwachsene Kinder dabei waren, und es im vorigen Winter noch an vielerlei fehlte, und auch der Hausbau viel Zeit erfordert, 136 Hektar Neuland bestellt haben, also 12 Hektar pro Familie, so ist es gewiss keine schlechte Leistung für Leute, die den Ackerbau erst lernen mussten, und ebenso erfreulich ist es, dass die Mehrheit dieser Familien in diesem Jahre nur noch sehr wenig neue Vorschüsse braucht, ja einige sogar etwas zurückzuzahlen in der Lage sind. Die Hoffnung ist begründet, dass im nächsten Jahre auch die beiden anderen Kolonieen schon so weit sein werden; Sazelar (oder Warburgkeui, wie die Bewohner jetzt das Dorf benannt haben, Sazelar ist das benachbarte Türkendorf) würde selbst in diesem Jahre nur noch sehr wenig Vorschüsse erfordern, wäre nicht seine Einwohnerschaft durch Zuzug um mehr als das Doppelte gestiegen, und müssten die Kolonisten nicht jetzt endlich definitive Häuser erhalten an Stelle ihrer provisorischen Hütten. Caraja (oder Sichre Warburg, wie die Leute es jetzt nennen) wird freilich noch manche Vorschüsse erfordern, denn die vom Überschwemmungsgebiet des Pursak herüberstreichenden Fieberwinde müssen erst durch Waldanpflanzungen abgewehrt werden, und die in

jenem Gebiet häufigen Missernten müssen durch einen vergrösserten Viehstand, namentlich Angoraziegen und Fettschwanzschafe, einigermaassen ausgeglichen werden; man war ja aber leider durch die Erfolglosigkeit der Petitionen an



Fig. 8. Schönstes Kolonistenhaus in Caraja.

den Sultan gezwungen, diesen ungünstig gewählten Platz beizubehalten; bei neu zu gründenden Kolonieen würde man natürlich vorsichtiger sein.

Offenbar blicken die Kolonisten auch schon mit Hoffnung in die Zukunft und schreiben in diesem Sinne in die Heimat. Denn schon jetzt werde ich mit Anfragen und Petitionen aus Rumänien überschüttet, und zwar von Leuten, die sich gleichfalls als Bauern in Anatolien ansiedeln wollen. Glücklicherweise erschwert die türkische Regierung die spontane Einwanderung aus Rumänien, denn sonst würden wohl bald wieder ähnliche Zustände eintreten wie im vorigen Jahre.

Die Kosten der Ansiedlung einer Kolonistenfamilie betragen, abgesehen von Transport- und Administrationskosten, im Durchschnitt etwa 2000 Mk. Man könnte zwar mit 1600 Mk. auskommen, aber dann kann man keine Schafe und Ziegen oder keine definitiven Häuser anschaffen, und andererseits fehlt ein Reservefonds für den in Anatolien stets zu berücksichtigenden Fall einer Missernte im ersten Jahre. Man muss bedenken, dass die Leute 1½ Jahre ernährt werden müssen, denn wenn sie erst im Herbst kommen, so ist bis zu ihrer provisorischen Einrichtung die beste Zeit zur Bestellung des Ackers verstrichen. Glücklicherweise ist das Leben in Anatolien billig, 1 Piaster (16 Pf.) per Tag, am Sabbath und Festtagen 2 Piaster, genügt, so dass die Person im Jahre inkl. Kleidungsgeld auf etwa 100 Mk. zu stehen kommt, was aber immerhin bei einer Familie von nur 5 Köpfen 750 Mk. für 1½ Jahre ausmacht. Dazu kommen 2 Ochsen (je 100 Mk., Balkanvieh, die ursprüngliche anatolische Rasse ist viel billiger, aber fast wertlos), eine Kuh (50 Mk.), ein Wagen (80 Mk.), Pflug und Egge (je 60 Mk.), Saatgut für 10 ha (200 Mk.), provisorische Hütte und Stall (100 Mk.), Schafe und Ziegen (200 Mk.), Arzt, Medizin, Reisespesen, Reserven (300 Mk.) Da die definitiven Bauernhäuser mit Stall 3—400 Mk. kosten, so muss man, wenn diese schon im ersten Jahre gebaut werden sollen, was vielleicht praktischer ist, den Ankauf von Schafen und Ziegen zurückstellen. Man sieht, grosse Sprünge kann man nicht machen, aber die Beweise liegen vor, dass die Sache geht, und „the proof of the pudding is in the eating".

Natürlich ist die Voraussetzung bei dieser Berechnung die, dass das Land nichts kostet. Da aber der Regierung und dem Sultan noch so viele unbevölkerte Ländereien in Anatolien zur Verfügung stehen, denn die autochtone Bevölkerung Kleinasiens nimmt durch Aushebung, Kindersterblichkeit infolge Malaria bei gänzlichem Mangel ärztlicher Hilfe sowie durch Zurückgehen der Eheschliessungen wegen Furcht vor der Aushebung zusehends ab, da ferner auch die Privatgüter fast ohne Arbeiter sind, grösstenteils brach liegen und von den meisten Besitzern gegen einen Zehnten der Ernte auf lange Kontrakte hin gern verpachtet werden, so wird man fürs erste nicht genötigt sein, Ländereien erwerben zu müssen, was in der Türkei bei dem Mangel ordentlicher Grundbücher stets ziemlich riskant ist.

Die Hauptschwierigkeit bei der Ansiedlung nicht nur auf Regierungs- und Kronland, sondern häufig auch auf privatem Pachtland ist zwar die, dass die Einwanderer türkische Unterthanen werden müssen; aber die armen rumänischen Juden werden sich nicht einen Moment besinnen, sich eintragen zu lassen, erlangen sie dadurch doch das ihnen in ihrer Heimat verweigerte Bürgerrecht.

Andere nicht mohamedanische Kolonisten, denen diese jüdischen Ackerbaukolonieen sonst vorbildlich sein könnten, werden sich freilich nicht gut auf diese Bestimmung einlassen können. Es ist übrigens auch kaum anzunehmen, dass die türkische Regierung, die von ihren christlichen Bevölkerungsteilen, Armeniern, Griechen und Bulgaren, schon genug Ungemach erfahren hat, ohne Zwang darauf eingehen würde, Christen als Muhadjirs aufzunehmen; freilich käme dies für die privaten Pachtländereien weniger in Betracht, und thatsächlich findet man dort einige Deutsche aus der Dobrudscha, die gleichfalls dem allgemeinen Auswanderungsstrom aus jenem Ländchen gefolgt sind. Auch die deutschen



Fig. 9. Höhlenbehausung der Kolonisten in Sazelar.

Bauern in der Dobrudscha haben es nämlich nicht allzu gut in dem von nativistischem Grössendünkel und Fremdenhass angekränkelten Rumänien, und auch sie würden je eher je lieber das ungastliche Land verlassen. Soll man ihnen gleich-

falls den Weg nach Anatolien bahnen? Ich glaube, besser nicht. Es handelt sich doch nur um wenige Dörfer, und selbst wenn es wirklich gelänge, sie in kompakter Weise nach Anatolien überzusiedeln, so würden sie sich dort in ihrer Isoliertheit und als türkische Unterthanen — denn Rumänen können sie doch nicht bleiben — kaum wohler fühlen als in der Dobrudscha. Nein, die deutschen Bauern in der Dobrudscha bilden ebenso wie die deutschen Kolonieen von Südrussland und dem Kaukasus das richtige Kolonisationselement für Südbrasilien, sie können sehr erheblich beitragen zur Stärkung der deutschen Kolonieen in Rio Grande do Sul. Auf dies anspruchslose und an Widerwärtigkeiten gewöhnte deutsche Element sollten die südbrasilischen deutschen Kolonisationsgesellschaften einzuwirken suchen, in der Dobrudscha und ebenso auch in Südrussland bilden die deutschen Dörfer für uns einen gänzlich verlorenen Posten.

Handelt es sich bei den besprochenen jüdischen Kolonieen in Anatolien auch vorläufig nur um einen kleinen, noch nicht abgeschlossenen Versuch, so ist es doch klar, dass, im Fall der Versuch glückt, woran kaum noch zu zweifeln ist, eine grossen Entwickelungsmöglichkeit gegeben ist. Der Sultan und die türkische Regierung werden, wie es auch natürlich ist und von maassgebenden Stellen wiederhohlt ausgesprochen wurde, diese Einwanderung begünstigen, falls dieselbe sich in gemässigtem Tempo und in geordneter Weise unter der Leitung und Garantie geldkräftiger Komitees vollzieht. Moderne Begriffe win Rassenhass sind in der Türkei unbekannt, der religiöse Fanatismus gelangt nur noch äusserst selten und lokal zum Ausbruch, auch mehr in dem fanatischeren Süden als in Kleinasien, entsprangen doch auch die armenischen Massakres weder dem Rassen- noch dem religiösen Fanatismus, sondern fast ausschliesslich politischen und ökonomischen Ursachen. Der Jude wird in Anatolien nie als Wucherer ein ökonomisches Übergewicht



Fig. 10. Eingang zu einer Höhlenbehausung der Kolonisten in Sazelar.

erlangen können, weil er die Armenier und Griechen daselbst als überlegene Mitbewerber vorfindet; selbst in der Bucharei wird er durch den Armenier verdrängt. Aus dem gleichen Grunde wird der Jude im grossen ganzen in Anatolien beim Ackerbau bleiben, sobald er sich einmal in denselben eingewöhnt hat, da er in den Städten, wie es schon die alt eingesessenen spaniolischen Juden in der Türkei und Anatolien zeigen, sich im allgemeinen auf die weniger lohnenden



Fig. 11. Feldschmiede der Kolonisten von Caraja.

Gewerbe zurückgedrängt sieht. Dazu kommt noch, dass der rumänische Jude auch in Anatolien ebenso wie der Spaniole ein guter, nie revoltierender türkischer Staatsbürger sein wird, der prompt seine Zehnten und Abgaben bezahlt und dadurch das vorher brach und wertlos daliegende Land in ein besteuerbares Objekt umwandelt, was in den Augen des Sultans und der Regierung ein Faktor ersten Ranges ist.

Die Juden Rumäniens selbst werden aber stets gern nach Anatolien auswandern, weil sie thatsächlich eine grosse Sehnsucht nach dem ihnen in ihrer Heimat versagten Landerwerb und Bürgerrecht haben, weil sie sich dort frei fühlen wie jeder andere, als Mensch unter Menschen, weil ihnen das anatolische Klima zusagt, weil sie sich mit den Türken gut verständigen können, wie schon in den bestehenden Kolonieen ein beständiger freundschaftlicher Verkehr mit den Nachbarn stattfindet, und last not least, weil die Juden Anatolien doch als eine weitere Etappe ansehen auf dem mühsamen Wege der Heimkehr zum Lande der Väter.

Was die europäischen Mächte betrifft, so würde eine solche Kolonisationsbewegung nach jeder Richtung hin von ihnen zu begrüssen sein. Vom religiös christlichen Standpunkt aus, weil die Behandlung der Anhänger der Mutterreligion des Christentums in Osteuropa dem Geiste frommer Vertreter der christlichen Religion doch geradezu ein Ärgernis sein muss; den Diplomaten, weil es eine Schmach ist, zusehen zu müssen, wie die Bestimmung des Berliner Kongresses von einem kaum von der Kultur überfirnisten Duodezvolk in so herausfordernder Weise verletzt wird Eine Reihe von Einzelstaaten ist daran noch besonders interessiert, namentlich England und Amerika, weil hierdurch der Strom kulturell noch rückständiger und namentlich die Löhne der Handarbeit stark drückender Einwanderungs-Elemente in andere Bahnen gelenkt wird. Aber auch Deutschland ist in hohem Maasse dabei interessiert; denn erstens wird die Rentabilität der anatolischen Eisenbahn durch jedes in ihrem Bereich begründete Dorf verbessert, füllen doch zwei Bauern

mit dem zum Verkauf bestimmten Teile des Getreides einer Normalernte schon einen Waggon, abgesehen von dem Transport von Maschinen, Holz zum Hausbau, Geräten, Kleidung, Nahrungsmitteln etc.; auch der gesteigerte Personenverkehr,



Fig. 12. 5 und 7jährige Knaben bei der Feldarbeit in Sazelar.

der gerade bei einem so lebhaften und reiselustigen Völkchen, wie die Juden es sind, stark ins Gewicht fällt, muss noch in Rechnung gezogen werden. Aber auch die Industrieen in Deutschland werden hierdurch grosse Vorteile ziehen, vor allem der Maschinenbau; denn erstens braucht schon jeder Bauer seinen Pflug und seine Egge im Werte von ca. 120 Mk., zweitens wird jedes Dorf mit der Zeit auch Mähmaschinen, Drill- und Breitsäemaschinen, Windfegen und grössere Getreidereinigungsmaschinen, sowie endlich Dresch maschinen anschaffen; für das Dorf Caraja allein stehen für 5000 Mk. Maschinen im Voranschlag dieses Jahres, wenn das Geld reicht, soll sogar noch eine Dampfdreschmaschine mit Szamanapparat angeschafft werden. Diese Maschinen werden jedenfalls, infolge der Verträge der deutschen Fabriken mit der Eisenbahngesellschaft, am billigsten und grossenteils wohl auch am besten von Deutschland aus bezogen. Aber nicht nur die jüdischen Dörfer kommen hierfür in Betracht, sondern jedes Dorf wird für seine Umgebung zu einem Kulturzentrum werden. Schon jetzt bemerkt man den Einfluss; in Dabkis, welches eine Reihe solcher Maschinen besitzt, unter anderem auch eine Mähmaschine mit Bindeapparat, kommen fast täglich fremde Bauern angeritten, um sich dort die Maschinen erklären zu lassen, und wenn sie erst den Nutzen derselben ad oculos demonstriert erhalten, ist es ein kleiner Schritt zu dem Entschluss, sich selbst Maschinen anzuschaffen, zumal da die deutsche Eisenbahngesellschaft in kluger Berechnung ausserordentlich kulante Zahlungsbedingungen hierfür eingeführt hat.

Dass auch die Zahl der möglichen jüdischen Einwanderer eine nicht gar so geringe ist, geht aus der einfachen Thatsache hervor, dass es allein in Rumänien nicht weniger als 100 000 unterstützungsbedürftige Juden giebt. Ich will annehmen, dass die übrigen 150 000 vorziehen werden, entweder in Rumänien zu bleiben, oder in die weite Welt zu wandern, nach Australien, Argentinien, Canada, Nordamerika, Kap, wo sich jetzt überall schon kleine rumänische Kolonieen befinden, die in einigen Jahren ihre Verwandten nachziehen werden. Ich will dies annehmen, obgleich es mir nicht wahrscheinlich scheint; es würden dann aber immer noch 100 000 Seelen nachbleiben, entsprechend 20 000 Familien, die zur Begründung von 500 Dörfern genügen würden; sie würden jährlich mindestens 200 000 ha mit Weizen und Gerste bestellen und in normalen Jahren wohl ca. 200 000 Tonnen Getreide ernten, in guten Jahren sogar diese Menge exportieren können.

Auch die finanzielle Seite ist kein Hindernis; 20 000 Familien würden zwar eine Summe von 40 Millionen Mark zur Ansiedelung erfordern, oder mit Administrationsspesen, Transportkosten und Emigrationspass — selbst die Auswanderungserlaubnis lässt sich die rumänische Regierung noch mit 20 Francs bezahlen — etwa 45 Millionen; da aber die Einwanderung successive stattfinden würde, viele Jahre hindurch, und unterdessen doch die Rückzahlungen der Vorschüsse seitens der älteren Kolonieen erfolgen dürften, so wäre schon der dritte bis vierte Teil der angeführten Summe für den Zweck genügend, um innerhalb 20—30 Jahren die Emigration zum Abschluss zu bringen.

Wenn man bedenkt, wie viele Millionen die argentinische Kolonisation dem Baron Hirsch gekostet hat, ferner, welche riesige Kapitalien Baron Edmund von Rothschild in die palästinensischen Kolonieen hineingesteckt hat, so sollte man glauben, dass, wenn erst die Beweise des Gelingens sicher vorliegen, es nicht allzu schwer sein wird, die für die anatolische Kolonisation nötigen 10—15 Millionen, wenn auch nur ganz allmählich, aufzubringen.

Wäre es nicht eine Ironie der Geschichte, wenn sich die nun schon durch 20 Jahre hinziehende rumänische Judenfrage, die selbst ein so geschickter Diplomat wie Bismarck vergeblich durch einen Machtspruch zu lösen versucht hat, wenn diese Frage in so leichter und für alle Teile so befriedigender Weise durch ein einmaliges grösseres Darlehen gelöst werden könnte? Und würde nicht die dann auch äusserlich hervortretende Thatsache, dass die Juden als Ackerbauer im Orient einen wirklichen Kulturfaktor darstellen, auch auf die russische Regierung wirken und ihr den Weg weisen, wie die russische Judenmisère auf eine für den Staat vorteilhafte Weise gelöst werden kann? Vielleicht würde Russland dann die Gesetze, welche die Ansiedelung der Juden als Landmann verhindern, aufheben, oder wenigstens gewisse Territorien ihnen zur Ansiedelung zuweisen; eine nativistische Strömung wie in Rumänien wird sich ja in einem Weltreich wie Russland, unter dessen Scepter sich so viele Rassen und Völker, Religionen und Sprachen zusammenfinden, nie entwickeln können, und den grossen national- und sozialpolitischen Grundzügen des russischen Regierungssystems würde sich die Schaffung einer jüdischen Agrarbevölkerung ohne Zwang einordnen lassen. Wären die Juden nicht als Kolonisatoren ins Auge zu fassen speziell für jene südlichen Distrikte Russlands, die jetzt durch die Auswanderung der Mohamedaner und zum Teil auch der Christen, letzteres die Folge eines langjährigen irrationell betriebenen Ackerbaues, sich entvölkern? Sie würden dort gleichsam ein Verbindungsglied bilden zwischen dem mohamedanischen Süden und dem christlichen Norden, ein die Reibung milderndes Element zwischen diesen beiden grossen unversöhnlichen Gegensätzen, die sich bekriegen und beherrschen, aber nie verstehen werden.

Zur Frage der Baumwollkultur im Russischen Mittelasien und in den Chanaten Chiwa und Buchara.

Von Generalmajor von Zepelin.

In Heft 4 dieser Zeitschrift wurde in dem Bericht über die „Geschlossene Sitzung der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft vom 17. Dezember 1901" auch die Frage der Versorgung des deutschen Marktes mit mittelasiatischer Baumwolle berührt. Der optimistischen Ansicht des Herrn Oberleutnants Buchfink stand die zweifelnde des Herrn Direktors Marwitz gegenüber.

Zur Klärung der Ansichten dürfte vielleicht ein anscheinend auf sehr zuverlässigen Daten gestützter Bericht in No. 23 der „Torgowo-Promüschlennaja Gaseta" dienen, welcher soeben in meine Hände gelangt und den ich mir hier wiederzugeben gestatte. Er bietet zudem ein nicht uninteressantes Bild der betreffenden Verhältnisse in Mittelasien.

Die Baumwollernte in Mittelasien im Jahre 1901 — so heisst es in der gedachten Darstellung — war sowohl ihrem Ertrage nach als auch mit Bezug auf die Beschaffenheit der Faser (Wolokno) ungenügend. Obwohl ein weit grösseres Areal als früher mit Baumwollenstauden bebaut war, wurde um 39 % weniger Baumwolle als im Vorjahre 1900 geerntet (5 495 300 Pud gegen 7 638 200 Pud, 1 Pud = 16,380 kg). Als Ursache dieses so ungenügenden Ergebnisses müssen zunächst die sehr ungünstigen Witterungsverhältnisse angesehen werden. Der Frühling war kalt, und daher konnte man die Aussaat nur spät erledigen, und die Stauden entwickelten sich sehr ungünstig. Der regnerische und kalte Herbst hielt die Reife der Kapseln zurück und war die Veranlassung zu der geringwertigen Beschaffenheit der Pflanzen.

Aber auch die Besitzer der Baumwollenpflanzungen verschuldeten den ungünstigen Ausfall der Ernte. Die durch die ausserordentlich rege Nachfrage nach dem mittelasiatischen Produkt im vergangenen Jahre dazu verführten Sarten, säeten im Jahre 1901 meist auf ihren Pflanzungen nicht den hierzu aus Amerika verschriebenen Samen, sondern den selbst gewonnenen, in hohem Masse zur Saat ungeeigneten.

Sie rechneten auch wohl darauf, dass der infolge des hohen Eingangszolles sehr gestiegene Preis der in Russland eingeführten fremden Baumwolle es für ihre minderwertige Ware indirekt ermöglichen würde, sie zu wenn auch ermässigtem Preise an den Mann zu bringen. Nun kam noch der ungünstige Umstand hinzu, dass die Heuschrecken, welche im vergangenen Jahre in sehr grosser Zahl, wie oft die russischen Besitzungen in Mittelasien heimsuchten, auch den Baumwollpflanzungen Schaden brachten. Das Areal der Baumwollpflanzungen in Mittelasien hat sich im ganzen um 6,5 % vergrössert. Doch kam die Zunahme ausschliesslich auf die amerikanischen Aussaaten, während die heimischen Baumwollpflanzungen ein um 12 000 Dessjätinen (1 Dessjätine etwa = 1 Hektar) geringeres Areal aufwiesen; d. h. um 0,9 % des Gesamtareals zurückgegangen waren. In den russischen Besitzungen wuchs das Areal der mit Baumwollpflanzen bestandenen Oberfläche um 41 100 Dessjätinen; d. h. 13,4 %. Der Hauptanteil an diesem Anwachsen der Baumwollkultur kommt auf Ferghana, nämlich 18,8 %; im transkaspischen Gebiet veränderte sich das Areal nur wenig; im Kreise Merw hat es sogar etwas abgenommen, weil man auf der Staatsdomäne am Murghab den Anbau der Baumwolle einschränkte. Im Syr-Darja-Gebiet wurden 1901 3300 Dessjätinen weniger mit Baumwolle bestellt, am meisten nahm aber diese Kultur ab im Kreise Taschkent; im Gebiete von Samarkand waren dagegen 6,8 % mehr mit Baumwolle bestellt. —

Im Chanat Chiwa ging die Baumwollkultur um 62,5 % zurück; im Chanat Buchara hingegen war eine Zunahme um 15,6 % zu verzeichnen.

Der Ertrag an Rohbaumwolle in Mittelasien, berechnet nach der Ernte von der Aussaat auf der Dessjätine, hat sich im Jahre 1901 sehr verringert (von 8 % bis zu 50 % des früheren Ertrages). Obwohl im ganzen 6,7 % mehr Areal mit Baumwolle bestellt war, so ging der Ertrag doch sehr bedeutend zurück (von 25 483 900 Pud bis auf 18 285 100 Pud).

Ein Bild der Ausdehnung des **Anbaues der Baumwolle in Mittelasien** in den letztvergangenen beiden Jahren wird in der nachstehenden Tabelle gegeben:

Es waren bestellt mit Baumwolle (in Tausenden Dessjätinen):

	Baumwolle					
	Einheimische		Amerikanische		Im ganzen	
	1900	1901	1900	1901	1900	1901
Im Ferghana-Gebiet	13,0	15,3	175,7	217,2	188,7	232,5
„ Transkaspischen Gebiet	—	—	11,5	11,3	11,5	11,3
„ Syr-Darja-Gebiet	6,6	8,7	36,6	31,2	43,2	39,9
„ Gebiet von Samarkand	6,0	5,2	15,7	18,1	21,7	23,3
In allen russischen Besitzungen	25,5	29,2	239,5	277,8	265,1	307,0
Im Chanat Chiwa	65,0	40,0	—	—	65,0	40,0
„ „ Buchara	51,0	60,4	—	—	51,0	60,4
Im ganzen in Mittelasien	141,6	129,6	239,5	277,8	381,1	407,4

Die Ernte an Baumwollfasern ist genau in Ziffern nicht anzugeben. Nach annähernder Schätzung rechnet man für die vorjährige Ernte in ganz Mittelasien auf einen Ertrag von etwa $5^1/_2$ Millionen Pud, d. h über 2 Millionen Pud weniger wie im Jahre 1900.

Als Hauptlieferant russischer Baumwolle ist im vergangenen Jahre, wie bisher, Ferghana anzusehen, obgleich auch dort der Ertrag an Baumwollfasern sich um 24 % verminderte. Im transkaspischen Gebiete verminderte sich der Ertrag an Baumwollfaser um 39,6 %, im Syr-Darja-Gebiete um etwa 60 % gegen 1900, im Gebiet von Samarkand ging der Ertrag sogar um 62,9 % zurück. —

Besonders gross war der Ausfall der Ernte der Baumwollfaser im Chanat Chiwa, wo 350 000 Pud gegen 893 700 Pud im Jahre 1900 geerntet wurden. Im Chanat Buchara ging der Ertrag von 1 351 500 Pud bis auf 1 057 000 Pud zurück.

Die Verhältnisse des Ertrages an Faser, und zwar in Tausenden von Pud sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

Soweit Daten vorliegen, belief sich der Ertrag an Baumwollfaser in Tausenden Pud:

	Einheimische Pflanzen		Amerikanische Pflanzen		Zusammen	
	1900	1901	1900	1901	1900	1901
Im Ferghana-Gebiet	153,1	147,0	3746,6	2988,0	3899,7	3135,0
„ transkaspischen Gebiet	—	—	334,5	239,7	334,5	239,7
„ Syr-Darja-Gebiet	83,6	88,4	678,7	388,0	762,3	476,4
„ Gebiete Samarkand	90,2	45,2	306,3	192,0	396,5	237,2
In allen russischen Besitzungen	326,9	280,6	5066,1	3807,7	5393,0	4088,3
Im Chanat China	893,7	350,0	—	—	893,7	350,0
„ „ Buchara	1351,5	1057,0		—	1351,5	1,057,6
Im ganzen in Mittelasien	2572,1	1687,6	5066,1	3807,7	7638,2	5495,3

Als Endergebnis dieser Ausführungen dürfte sich wohl die Thatsache feststellen lassen, dass zur Zeit Mittelasien nicht mit Sicherheit stets die Bedürfnisse des eigenen und des Marktes des europäischen Russlands zu decken vermag, dass aber auch mit Bezug auf die Qualität der Baumwolle sowohl das Erzeugnis der russischen Besitzungen, namentlich aber das der beiden bisher noch einen Schein von Selbständigkeit bewahrenden Chanate eine Konkurrenz mit amerikanischer Baumwolle augenblicklich nicht mit sicherem Erfolge aufnehmen kann.

Mitteilungen aus den Gesellschaften.

Münchener Orientalische Gesellschaft.

Am Dienstag den 18. März sprach in einer gemeinsamen mit der Geographischen Gesellschaft veranstalteten Versammlung Herr Konsul Ernst Hengstenberg aus Hamburg über „Eine Reise an die Grenze von Afghanistan" (mit Lichtbildern). In den

zwanglosen Zusammenkünften der kunstgewerblichen Gruppe am 22. Febr. und 15. März referierte Herr Kunstkeramiker J. J. Scharvogel über „Japanische Malerei und Farbenholzschnittkunst“ (mit Ausstellung von Originalen, Skizzenbüchern und Reproduktionen). Die historisch linguistische Gruppe der M. O. G. wird unter Vorsitz des Privatdocenten Dr. Lindl am 14. April zusammentreten und das Thema „Neue Bahnen der Orientalistik“ zum Gegenstand der Besprechung nehmen. Dr. jur. Takano, a. o. Professor der Universität Tokio, hält am 10. April seinen Vortrag über „Die Entwicklung des Unterrichtswesens in Japan“.

Deutsch-Asiatische Gesellschaft.

Die Deutsch-Asiatische Gesellschaft hielt am 21. d. M. zu Berlin im grossen Saale des Künstlerhauses ihren zweiten diesjährigen Vortragsabend ab. Es hatte sich eine glänzende Gesellschaft und ein zahlreiches Publikum versammelt, welches der Saal kaum fassen konnte. Dr. Paul Rohrbach sprach über die Bagdadbahn; der Vortragende führte eine ganze Reihe neuer, interessanter Lichtbilder vor. Die Zuhörerschaft folgte seinen Ausführungen mit gespannter Aufmerksamkeit. Der Vorsitzende, Excellenz Freiherr von der Goltz, ergänzte die Ausführungen des Redners, indem er höchst bemerkenswerte Schlaglichter auf die strategische Bedeutung der künftigen Bahnstrecke warf. Interessant war auch die gegen den Schluss der Versammlung sich entspinnende Polemik zwischen Herrn Geheimrat Wagner und Herrn Dr. Rohrbach über die Grössenverhältnisse der in Vorderasien in Betracht kommenden Kultivirungsgebiete. Wir werden auf diese Frage noch weiter eingehen und in der nächsten Nummer einen bezüglichen interessanten Aufsatz aus der Feder des Herrn Geheimrat Wagner, Göttingen bringen.

Bücherbesprechungen.

Panorama von Alexandrette (Jskanderun). (Vom Erzherzog Ludwig Salvator.) Prag 1901. Druck und Verlag von Heinr. Mercy Sohn.

Ein schönes grosses Bild zur rechten Zeit. Wenn der Bahnbau der Bagdadeisenbahn in Angriff genommen und noch mehr, wenn er vollendet sein wird, muss der Hafen von Alexandrette eine politische und handelspolitische Bedeutung für den Orienthandel gewinnen, wie ihn bisher kaum Beirut und Smyrna hatten. Dem prächtigen, naturgetreuen Panorama, das an Grösse (1,70 : 0,60 m) und Deutlichkeit den besten syrischen Hafen und das 1500 m hohe Gebirge des Amanus im Hintergrunde umfasst, sind ausserdem zwei Karten des Golfs von Issus und der Bucht von Alexandrette aus dem Verlage von Ed. Hölzel in Wien im Massstabe von 1 : 25,300 und 1 : 208,000 sowie vier Bilder von J. Jass in Prag im Texte beigegeben, welche die katholische Kirche, den Bazar und Karawanentiere am Strande von Alexandrette darstellen. Das Bild selbst ist nach den Zeichnungen des Herausgebers und Photographieen von J. Vives von Maler K. Liebscher und J. Simann in Holz übertragen worden. Der ausführliche Text, der wohl besser der aufgezogenen Karte in Buchform beigegeben wird, enthält die Geschichte und Handelsbeziehungen der Stadt nach den Studien von † Prof. J. Tomaschek in Wien und den Angaben des ital. Vizekonsuls L. Levante in Alexandrette.

Die grossartige Bucht war schon im Altertum, als noch die Mündung des Orontes schiffbar war, ein wichtiger Angelpunkt des Verkehrs zwischen dem Occident und den hinter dem Euphrat und Tigris liegenden Ländern. Im Norden ist der Amanus von den gewaltigen Massen des Taurus durch enge Schluchten getrennt durch die sich der Pyramus drängt, um seine Gewässer gegenüber von Alexandrette in den Golf zu ergiessen. Aus der schmalen Ebene zwischen dem Meere und dem Amanus führen nur wenige Pässe nach Osten und nach Norden. Durch einen derselben, den Pass von Beilan, zieht jetzt die Kunststrasse nach dem 140 km entfernten Aleppo, wahrscheinlich wird auch der Schienenstrang ihr folgen. Die Ebene von Alexandrette ist von allerjüngster Entstehung und eigentlich in fortdauernder Bildung begriffen. Es ist ein Stück Land, welches durch die allmähliche Emporhebung sandiger Sedimente des Meeres fortwährend anwächst, die Bucht ausfüllt und die See zurückdrängt. Die tieferen Abzugskanäle haben die marinen Sand- und Mergel-Diluvionen entblösst. Ein Meeres-Diluvium von grobem Kalksteinkonglomerat sind auch die niedrigen Hügel an der Küste nördlich von Alexandrette. Auf einem derselben erhob sich wahrscheinlich das alte Alexandria κατ' Ἰσσόν (ad Issum), die Gründung Alexanders d. Gr. Die sumpfige Ebene von Iskanderun wird von einem Riesendamm von meterhohen Dünen am Meere begrenzt, der wohl zuweilen von den kleinen Bergbächen durchbrochen erscheint; doch sind die verschiedenen Mündungsstellen derselben meistenteils durch die Sandmassen des anrollenden Meeres verstopft, wodurch den süssen Wässern der herabkommenden Torrenten und zahlreicher dort empordringender Quellen jeder Abfluss mangelt. Die Folgen hiervon sind die ausgedehnten Sümpfe und Tümpel, welche bis zu den Geröllbänken der Bergabdachungen reichen und der weite Moorboden, der keine Kultur zulässt und somit keine Ortschaften trägt. Diese Sümpfe sind mit hohem Gras bewachsen und enthalten Süsswassermuscheln. Ibrahim Pascha hatte in den Jahren 1833—34 durch den Ingenieur Martinelli den schlammigen Sumpf einzudämmen und durch einen Ableitungskanal zu entwässern versucht. Unter ägyptischem Einflusse wurde Iskanderun, das im Altertum neben dem am Orontes aufblühenden Antiochia nur eine unbedeutende Rolle spielte, der Haupthafen von Syrien und ist seit den vierziger Jahren im steten, wenn auch langsamen Aufschwung begriffen. Die Stadt zählt heute ca. 20 000 Einwohner, darunter 6000 Griechen, 3000 Italiener (Lateiner). Der Hafen von Alexandrette ist für die Ausfuhr von Cerealien der bevorzugteste Platz von ganz Syrien wegen seiner Windstille und Vortrefflichkeit. Vor der Eröffnung des Suezkanals kamen dahin alle Produkte des Persischen Golfs, von Bagdad, Mosul und anderen Städten; mit der Eröffnung der Bagdadbahn, die eine Stichbahn nach Aleppo und Alexandrette bauen wird, werden wieder die Produkte des Orontesgebietes, Armeniens, Kurdistans und der Euphratländer in Alexandrette zusammenströmen. Jetzt schon haben Österreich-Ungarn, Deutschland, England, Frankreich, Italien, Holland, Belgien, Portugal, Spanien, Schweden, Norwegen, Persien und die Vereinigten Staaten von Nordamerika hier ihre Konsulate. Die Messageries maritimes, der österreichische Lloyd und die englische Khedivial mail versehen hier wöchentlichen Postdienst; auch die deutsche Levantelinie legt monatlich hier an. Die Gesamtzahl der jährlich angekommenen und abgegangenen Passagiere betrug im Jahre 1899 15 920 Personen. Die Schiffsbewegung ist vom Jahre 1870 bis 1899 von 190 000 auf 524 000 Tonnen gestiegen. Dabei ist allerdings Deutschland am geringsten beteiligt. Aus- und Einfuhr werden uns hier ausführlich geschildert. Wir können jedoch auf das reiche Zahlenmaterial nicht eingehen. Auf Antrieb des jetzigen Gouverneurs von Aleppo, Raouf Pascha, der sich die Pflege der Interessen von Alexandrette sehr angelegen sein lässt, beabsichtigt man, einen Molo zu bauen. Eine kleine Lokalbahn führt von den rückwärtigen Hügeln Steine und Anschüttungsmaterial dazu. Sie dient zugleich zu dem Zwecke, um die allmähliche Anschüttung der Sümpfe durchzuführen. Bei der Anlage des Molo rechnet man auf die Versandung, welche den Bau verstärken soll; denn in Alexandrette braucht man nur Pflöcke am Ufer einzurammen, um neuen Boden zu gewinnen. Einstweilen freilich bietet Alexandrette für den Europäer noch einen ungastlichen Aufenthalt. Das Klima weist infolge der eigentümlichen Lage der Stadt im syrischen Knie an den portae Ciliciae et Syriae, durch die einst Alexander zog, grosse Gegensätze auf. Im Norden und Nordwesten herrscht das rauhe Klima des Kleinasiatischen Plateaus, in den Ebenen von Antiochien und Aleppo brennt die Sonne so heftig wie über Mesopotamien. Anfangs Juni flüchtet man vor der sengenden Hitze in die Bergdörfer, besonders nach dem hochgelegenen Beilan, da die Luft am Golf von Issus von Mai bis Oktober zu ungesund ist. Dennoch denke ich noch mit Behagen an die erlösende Stunde, als wir zu Pferd aus der Steinwüste Syriens über den Beilanpass im Amanus an das blaue Meer herabkamen, und an der arabisch-türkischen Sprachgrenze die kühlen Lüfte des kleinasiatischen Taurus uns umwehten, hinter uns das Panorama, das uns durch den Verlag von Mercy u. Sohn im Bilde geboten ist.

Ludwigshafen a. Rh., 20. Januar 1902. H. Zimmerer.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg Rekow in Berlin. — Druck von Wilhelm Gronau's Buchdruckerei in Schöneberg-Berlin.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft
und der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

1902, April. | No. 7. | I. Jahrgang.

Die Überschätzung der Anbaufläche Babyloniens.

Von Geheimrat Prof. Dr. Hermann Wagner-Göttingen.

Unter allen geographischen Maassen scheint das Flächenmaass der begrifflichen Erfassung besondere Schwierigkeiten zu bieten. Im anderen Falle würden wohl Laien wie berufsmässige Geographen nicht so oft Flächenzahlen, die, bei Licht besehen im Verhältnis zu dem Gebiet, dessen Ausdehnung uns damit vor Augen geführt werden soll, ganz unmöglich sind, ohne Bedenken hinnehmen und sich die merkwürdigsten Irrtümer von Schrift zu Schrift fortpflanzen.

Zu einem solchen gehört die jetzt oft angeführte Angabe, dass das für den pflanzlichen Anbau durch Kultivation wiederzugewinnende Land im alten Babylonien eine Ausdehnung von 24—25 Millionen Hektar habe, demnach dem Acker- und Gartenland des Deutschen Reiches, das 1893 zu 26¹/₄ Millionen Hektar angenommen wurde, kaum nachstehe.

So lesen wir in einer der zahlreichen Agitationsschriften (Siegm. Schneider: Die Deutsche Bagdadbahn, Wien 1900, S. 15): Babylonien kolonisieren heisst übrigens nur zurückkehren auf jene glänzende Kulturepoche, die das Land schon einmal vor 3000 Jahren durchblühte, als seine Autochthonen dortselbst das kunstvollste Bewässerungssystem der Welt schufen — ein Netz von beiläufig 120000 Kanälen! — und dadurch jene beispiellosen Ernteerträgnisse erzielten, die seither allerdings während eines barbarischen Kultur-Interregnums von dreissig Jahrhunderten sehr beträchtlich zurückgegangen sind. Trotzdem besitzt der schwarze Sawâd, Babyloniens fruchtbarer Alluvialboden, noch eine Ausdehnung von über 24 Millionen Hektar, also die Grösse des Königreichs Italien.

Wenn vielleicht hierbei nicht dasjenige Gebiet ins Auge gefasst ist, welches durch blosse Wiederherstellung der alten Kanalisationswerke auf einen Jahresertrag von 2 Milliarden Mark zu bringen wäre, wie A. Sprenger fachmännisch berechnet habe (a. a. O. S. 26), so begegnen wir dieser Ansicht doch unmittelbar in den Worten, welche der verehrte Vorsitzende unserer neuen Asiatischen Gesellschaft seinem interessanten Artikel über die Bagdadbahn in No. 3 dieser Zeitschrift (S. 39) einverleibt hat. Indem General C. Freiherr von der Goltz sehr richtig vor sanguinischen Hoffnungen über die Wiederbelebung jener Landstriche warnt, beschränkt er die fraglichen 25 Millionen Hektar ausdrücklich auf das bewässerungsfähige Land. „Noch sind", heisst es dort, „zwar die Spuren der 120000 künstlichen Wasseradern vorhanden, welche einst das etwa 25 Millionen Hektar messende Land am unteren Euphrat und Tigris durchzogen."

Handelt es sich in beiden Fällen mehr um gelegentliche Äusserungen, so sehen wir Dr. Paul Rohrbach alle seine Schlussfolgerungen und Ratschläge zur Wiederbelebung Babyloniens auf den gleichen Zahlen aufbauen. Sowohl in den Preussischen Jahrbüchern (Bd. 105, 1901, S. 298—313), als in seiner jüngsten Schrift, Die Bagdadbahn (Berlin 1902), wird von der Vorstellung ausgegangen, dass zur Zeit des Sassaniden-Herrschers Chosrau I. (531—579) 22¹/₃ Millionen Hektar Kulturland im Sawâd gezählt seien, während weitere 2 Millionen oder rund 10 Prozent des Ganzen nicht kultiviert waren. Obgleich nun nicht alles einst kultivierte Gebiet wieder nutzbar gemacht werden könne, so sei es ein Leichtes, im nördlichen Drittel von Irâk durch den Bau und die Wiederherstellung der 6 bis 7 Hauptkanäle ein Ackerland von 6 Millionen Hektar zu bewässern.

Es ist klar, dass diese übereinstimmenden Annahmen über die Grösse des Gebietes einer und derselben Quelle entstammen müssen und thatsächlich entstammen. Wenn sie von den genannten Autoren in gutem Glauben hingenommen sind, so giebt dies eine volle Illustration zu der anfänglichen Behauptung, dass die Gewohnheit, Flächengrössen von den Karten abzulesen, heute noch eine ungemein wenig verbreitete ist. Denn andernfalls müsste sich ein jeder dadurch auf das leichteste überzeugen, dass man faktisch mit ganz unmöglichen, mit der Wirklichkeit in gar keinem Verhältnis stehenden Grössen operiert, und dabei die Flächengrösse Babyloniens um das 2—3fache, die des bewässerungsfähigen Alluvialbodens um das 5—6fache überschätzt.

Es dürfte daher doch wohl an der Zeit sein, auf diesen Umstand einmal eingehender hinzuweisen und die Quelle der Irrtümer, denen selbst hochverdiente Männer zum Opfer gefallen sind, näher zu beleuchten, auch wenn dadurch einige sanguinische Hoffnungen stark herabgestimmt, dafür aber auf ein richtiges Maass zurückgeführt werden.

Als Urheber der hier gerügten Überschätzungen — das steht wohl ausser Frage — hat allein der 1893 verstorbene Orientalist Aloys Sprenger zu gelten. Seine Schrift „Babylonien, das reichste Land in der Vorzeit und lohnendste Kolonisationsfeld für die Gegenwart" (Heidelberg 1886), hat vielfach allein das Material für die Vorträge und Aufsätze über das untere Mesopotamien dargeboten, welche in den letzten Jahren gehalten bezw. geschrieben sind. Insbesondere beruhen die eingehenden Darlegungen Rohrbachs fast aus-

schliesslich auf jener Sprengerschen Schrift. In letzterer wird in der That — zum ersten Male — das „Areal des Alluviums" in Babylonien zu $24^1/_2$ Millionen Hektar berechnet. Des Grössenwerts dieser Zahl an sich ist er sich durchaus bewusst, da er sie mit derjenigen des Königreichs Italien „unter Anschluss der Inseln" (= 24,232324 ha) vergleicht. Dass Sprenger später bei Berechnung der Ertragsfähigkeit des Bodens die durch Bewässerungs- und Drainierungsarbeiten neu zu gewinnende Fläche thatsächlich nur zu 12 Millionen Hektar annimmt (a. a. O., S. 74), ist, wie es scheint, mehreren seiner Nachfolger entgangen. Dr. Rohrbach glaubt dem gegenüber allerdings zunächst nur 6 Millionen gewinnen zu können, — wohlverstanden, beschränkt er sich dabei auf das nördliche Drittel des Irâk.

Immerhin sieht man aus diesen Auszügen, dass es sich um ganz unmögliche Zahlen handelt, bei welchen jedoch die Wahrheit nicht etwa in der Mitte, sondern weit unter allen obigen Angaben liegt. Denn die gesamte Oberfläche Babyloniens, vom 34° n. Br. abwärts, beträgt überhaupt nur

10 Millionen Hektar,

und selbst alles das Land, welches Rohrbach auf der seiner neuesten Schrift beigegebenen Karte durch roten Aufdruck als die Region der überwiegend auf künstlicher Bewässerung beruhenden alten Agrikultur am unteren Euphrat und Tigris bezeichnete, misst nach planimetrischer Ausmessung nicht mehr als höchstens $11-11^1/_3$ Millionen Hektar, da ein grosser Teil Chusistans hinzugezogen ist.

Um dem Leser ein Urteil zu ermöglichen, ist beifolgendes Kärtchen in gewohnter Weise in Eingrad-Felder geteilt. Ein jedes solches misst in den Breiten Babyloniens, also zwischen 30—34° Br., rund 10400 qkm oder ca. 1 Million Hektar. Die Grenze des alten Babyloniens ist eingetragen. Leicht kann man dann von der Karte ablesen, dass die umgrenzte Fläche nicht mehr als 9—10 solcher Gradfelder bedeckt. Dies würde also einem Areal von $9^1/_2$—10 Millionen Hektar entsprechen und sich durch eine planimetrische Ausmessung leicht bestätigen lassen.

* * *

Woher stammt nun diese seltsame, mit der Wirklichkeit absolut nicht in Einklang zu bringende Zahl? Sprengers Schrift bietet genügende Anhalte, diese Frage zu beantworten. Um jedoch der Quelle seiner zahlreichen Irrtümer nachzuspüren und diese in überzeugender Weise aufzudecken, ja ihm in ein wahres Labyrinth von Irrgängen zu folgen, muss man viel weiter in die arabische Litteratur des 9.—14. Jahrhunderts eingehen, als hier versucht werden kann. Die Sache bot mir jedoch den Anlass zu einem Streifzug in die Geographie der Araber, aus dem ich hier einige Resultate in Kürze mitteilen will, während die Belege in einer grösseren akademischen Abhandlung, die schon im Druck ist, niedergelegt sind.[1])

Allerdings muss ich auch hier zum Verständnis etwas in die Vergangenheit zurückgreifen. Die alten arabischen Geographen des 9. und 10. Jahrhunderts haben die Grösse des Sawâds, worunter im grossen und ganzen das heutige Irâk-el-Arabi verstanden wird, das alte Babylonien, nur durch einige Längs- und Breiten-Durchmesser gekennzeichnet. Dabei spielt für die Ausdehnung des Sawâds eine dem Tigris entlang laufende Längslinie, im Norden bei Haditha am Tigris im Kreise Mossul (36° n. Br.) beginnend und bei Abbadân endigend, wo damals der Schatt-el-Arab die Meeresküste erreichte, eine Rolle; sie ward zu 160 Farsangen angenommen. Eine kürzere Längslinie, vom Tigris-Knie unterhalb Samarrâ (32° n. Br.) bis Abbadân gezogen, galt als Längsachse des Irâk; man rechnete diese zu 125 Farsangen. Als Querachse tritt dagegen der Weg von Holwân im Osten unweit der medischen Pforten durch das Gebirge bis nach Odhaib, das im Westen an der Grenze der Wüste südwestlich von Kufa gedacht werden muss, auf. Durchweg gab man dieser Querachse 80 Farsangen. Eine persische Parasange oder Farsange wird man — auch Sprenger geht davon aus — zu $5^3/_4$ km rechnen müssen. Setzt man jene beiden, zu 125 und 80 Farsangen angenommenen Strecken, die also den Längen von 920 und 460 km entsprechen, zu den geradlinigen Entfernungen ihrer Endpunkte, berechnet nach deren geographischen Positionen, in Beziehung, so zeigt sich in beiden Fällen auf arabischer Seite eine Überschätzung um 24 bis 35 Prozent. Das ist an sich durchaus nicht verwunderlich, da sich nachweisen lässt, dass die Araber bezw. ihre Vorgänger, die Perser, jene beiden Streckenwerte von 125 und 80 Farsangen keineswegs, wie uns Sprenger glauben machen will, mittelst einer eigenen Vermessung, sondern einfach durch Abrundung der Summen erhielten, welche sich durch Addition der Entfernungen aller einzelnen Stationen längs der Hauptverkehrswege ergaben. Der Beweis für diese Behauptung muss an dieser Stelle übergangen werden.

Genug — Kodama, einen Schriftsteller des 10. Jahrhunderts, müssen wir zu den äusserst seltenen Autoren des Mittelalters rechnen, der einen übrigens bald wieder aufgegebenen Versuch gemacht hat, die Grösse Irâks im geographischen Flächenmass auszudrücken. Die uns heute so geläufigen Grössenangaben von Provinzen, Ländern, Staaten, Erdteilen in Quadratmeilen (bezw. Quadratkilometern) treten — nebenbei gesagt — erst sei Ende des 18. Jahrhunderts häufiger in der geographischen Litteratur auf. Zwei arabische Schriftsteller des 11. und 13. Jahrhunderts, Mawardi († 1038) und Jakut († 1229), überliefern uns in unmittelbarem Anschluss an die Notiz, dass Irâk 125 Fars. lang und 80 Fars. breit sei, die Mitteilung: „Kodama sagt: das sind 10000 Quadratfarsangen". Da nun eine Quadratfarsange 33,2 qkm gross ist, so war nach den Vorstellungen Kodamas Irâk oder Sawâd in seinem etwas engern, nach Norden nur bis zum 34° Br. reichenden Umfang sogar

332000 qkm oder 33,2 Millionen Hektar

gross. Man wird ihm also eine mehr als dreifache Überschätzung der Flächengrösse vorwerfen müssen.

Zu dem gleichen Resultat kommt man, wenn man von dem Ackermass ausgeht. Nach demselben Autor (und andern arabischen Quellen) enthielt eine Quadratfarsange 22500 Djarib, ein Feldmass, das ich, fast genau wie Sprenger, zu $14_{,75}$ Ar (Sprenger rechnet $14_{,6}$ Ar) annehme. Hiernach umfasste der Sawâd nach Kodama gleichfalls

$$22\,500 \times 10000 \times 0{,}1475 \text{ ha} = 33\,200\,000 \text{ Hektar.}$$

Naturgemäss immer ganz im Grossen schätzend nahm man ein Drittel dieser Bodenfläche zu Kodamas Zeiten als unproduktiv an. Für das Pflanzland, von dem die eine Hälfte brach lag, die andere bebaut war, blieb nach diesen Vorstellungen

150 Millionen Djarib (= 22 Millionen Hektar)

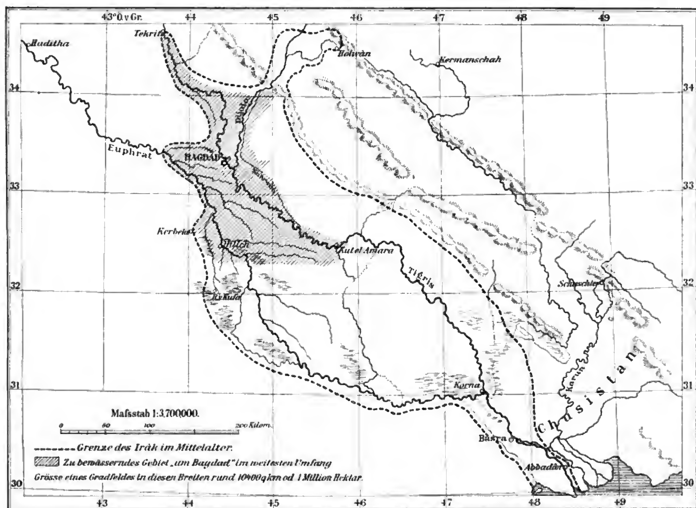
über, eine in älteren Quellen öfters zitierte Zahl, die von einem Schriftsteller nach dem anderen unbeanstandet wieder-

[1]) Dieselbe wird in den Nachrichten d. k. Gesellschaft der Wissenschaften zu Göttingen, Phil. Hist. Klasse, 1902 Heft 2 erscheinen.

holt wurde, trotzdem sie die augenfälligste Unmöglichkeit in sich schloss; denn auch sie beansprucht **mehr als doppelt so viel Flächenraum, als ganz Babylonien** zwischen Wüste und Gebirge **jemals einnahm.**[1])

Für jeden Kenner der Geschichte derjenigen Wissenschaften, welche es mit ähnlichem Zahlenmaterial zu thun haben, hat eine solche kritiklose Übertragung vollkommen falscher Werte durch Jahrhunderte gar nichts Verwunderliches. Es lassen sich Hunderte gleicher Beispiele besonders aus der Geschichte der Geographie anführen. Und wer sich die Thatsache vergegenwärtigt, wie in unseren Tagen die Sprengerschen Ziffern unbeanstandet von Schrift zu Schrift wandern, wird den Arabern des Mittelalters daraus keinen schweren Vorwurf machen.

Sprenger fand obige Zahlen bei seinen Quellen vor. Er hat sie aber fast durchweg viel zu flüchtig gelesen und begeht gleich im Anfang seiner Aufstellungen darin fast unbegreifliche Versehen. Er verwechselt das heute verschwundene Haditha am **Tigris**, von dem allein die Araber im Zusammenhang mit jener grösseren Längsachse von 160 Fars. sprechen, mit dem noch jetzt existierenden Haditha am **Euphrat**. Der Ort liegt wenig nördlich vom 34° Br. Er versieht sich zweitens in der Zahl für die Länge der kleinen Achse des Sawâd, die er damit kombiniert, und nimmt sie zu 120 Fars. an, wo die Quellen stets nur von 125 sprechen. Was konnte bei diesen falschen Prämissen aus der einzigen Prüfung herauskommen, die Sprenger versuchte? Er berechnet nämlich die wirkliche Entfernung von Haditha am Euphrat bis Abbadân nach den geographischen Positionen und findet sie zu nahe 700 km. 120 Farsangen sind etwa 690 km. Daraus zieht er — nicht erkennend, dass die Araber eine ganz andere Linie im Auge haben — den Schluss, der ihm zum Verhängnis wird: „**die Länge des Sawâds ist von den Orientalen mit Genauigkeit gemessen**“ (sic). In den Worten der Araber, dass der Sawâd halb so lang sei als breit, nämlich 80 Fars. — auch Irâk habe die gleiche Breite wie das Sawâd, nämlich 80 Fars. — ignoriert Sprenger ferner diese zahlenmässigen Zusätze, hält sich an den Vordersatz und nimmt daher die Breite des Irâk seinerseits nur zu 60 Fars. an, da er ja für die Länge 120 Fars. gefunden hatte. Soweit scheint es sich bei der ganzen Sache nur um die



[1]) Nachdem ich auf obigen Sachverhalt mündlich in der öffentlichen Versammlung der deutsch-asiatischen Gesellschaft vom 21. März d. J. hingewiesen habe, hat Herr Paul Rohrbach (dem ich die gleichen Bedenken übrigens schon im Januar d. J. mitgeteilt hatte) hiervon den Lesern der Preuss. Jahrbücher in einer Berichtigung zu seinem Aufsatz Kenntnis gegeben, in der er zugleich erklärt, seinerseits noch nicht zugeben zu können, dass zwischen den Sprengerschen Zahlen und meinen Angaben eine Differenz um mehr als das Doppelte in Frage stehe; es komme darauf an, wie weit man den Begriff Sawâd, d. h. des im wesentlichen alluvialen Kulturgebiets, fasse. Meine Kritik seiner eigenen Annahmen, wonach das leicht zu bewässernde Gebiet um Bagdad die Grösse Bayerns, also 7—8 Mill. Hektar, umfassen solle, berührt Herr Rohrbach a. a. O. nicht. Aus ersterer Gegenbemerkung, deren Bewertung ich dem Urteil der Leser überlasse, muss ich entnehmen, dass Herr Rohrbach auch nach meinen erneuten Einwänden sich nicht veranlasst gesehen hat, einen Blick auf die Karte zu werfen.

falsche Interpretation alter Überlieferungen zu handeln, die im grösseren Publikum nicht interessieren können. Aber sie ist eben durchaus massgebend für die von Sprenger und seinen Nachfolgern heutigen Tages aufgestellten irrtümlichen Behauptungen über die Grösse Babyloniens und seiner Alluvialflächen.

Wer einen Blick auf die heutige Karte werfen wollte, müsste sich sofort überzeugen, dass die Linie von Holwân nach Odhaib, südwestlich von Kufa, unmöglich der mittleren Breite des Irâk entspricht, auch nicht etwa senkrecht auf der Längsachse steht, die dem Tigris entlang lief. Trotzdem betrachtet Kodama die Umrissfigur des Landes als ein Rechteck und multipliziert die beiden grössten Achsen des Gebietes, um so zu seinen 10000 Quadratfarsangen für die Grösse Babyloniens zu gelangen. Es ist nicht uninterressant, zu erfahren, dass keiner der späteren arabischen Geographen, wie Istachri, Idrisi, Abulfeda, auf irgend eine dieser Zahlen je zurückkommt.

Dies allerroheste und plumpeste Verfahren geographischer Flächenbestimmung, allenfalls anwendbar für ein viereckiges Land wie die spanische Halbinsel, wird aber tausend Jahre nach Kodama von einem deutschen Sprachforscher ohne jedes Bedenken nachgeahmt. Befangen in der Vorstellung der Zuverlässigkeit desselben versteigt er sich, ohne einen Blick auf die moderne Karte zu werfen, zu folgender schier unglaublichen Schlussfolgerung, die ich wörtlich wiedergebe (a. a. O. S. 22): „Die Länge der Achse des Sawâd ist von den Orientalen durch 120 Fars. (oder 700 km) mit Genauigkeit bestimmt worden. Dass sie in der Vermessung der Breite des Parallelogramms der Wahrheit ebenso nahe kamen, lässt sich zwar nicht nachweisen, doch liegt kein Grund vor, zu bezweifeln, dass sie halb so breit ist als die Länge; es ergiebt sich damit ein Flächenraum von (700 × 350 km = 245000 qkm oder) 24½ Millionen Hektar.

Dies ist also der Ursprung der jetzt stets wiederholten Zahl. Prüfen wir sie an der Hand der Karte. Von der Längslinie wollen wir absehen. Aber die Breite! Babylonien soll eine mittlere Breite von 350 km haben. Nun zeigt eine einzige Messung quer über die Niederung an ihrer breitesten Stelle von Sumpf Nedjef nordostwärts bis zum Rande des Gebirges, dass West- und Ostrand wenig mehr als 200 km entfernt sind. Mit 350 km würde also die Ostgrenze, wenn man die Westgrenze am Euphrat beibehält, das ganze Randgebirge des Puschti-Kuh, ja das obere Kerkathal mit umfassen und fast bis Kermanschah reichen. Sprenger zieht also reichlich 10 Millionen Hektar Gebirgsland ins Alluvium. Und indem er ganz gegen alle Überlieferung die Nordgrenze von Haditha am Euphrat ostnordostwärts zieht (a. a O., S. 21), rechnet er eine öde Fläche Mesopotamiens zwischen Euphrat und Tigris mit mindestens 1 Million Hektar zum Sawâd, obwohl dort niemals Kulturboden war und kein Tropfen jener Ströme über die Hochflächen geleitet werden konnte.

Dies mag genügen für die Charakterisierung der Gesamtzahl. Verhängnisvoll wird sie für uns erst dadurch, dass sie durchweg zum Ausgangspunkte für die Berechnungen wird, welche Flächen heutigen Tages der Kultur wieder gewonnen werden könnten: nicht nur für Sprenger i. J. 1886, sondern ebenso für Paul Rohrbach i. J. 1901. Letzterer interpretierte allen Ernstes die Überlieferung, dass sich infolge der Deichdurchbrüche etc. zur Zeit der Hochwasser im Jahre 7 der Hedschra (628 n. Chr.) im unteren Babylonien Sümpfe in der Grösse von 2500 Quadratfarsangen (also ¼ jener Gesamtgrösse von 10000 Quadratfarsangen) gebildet hätten, dahin, dass sie sich in der That über 60000 qkm (d. h. ¼ der 245000 qkm Sprengerscher Berechnung) ausgedehnt hätten. Also ein Aralsee soll damals in Niederbabylonien bestanden haben? Der letztere misst 67000 qkm. Übrigens ist damit auch nur die Sprengersche Auslegung wiederholt, dass, wenn man später statt 10% (2 Mill. ha) ein volles Drittel des Landes (8 Mill. ha) als nicht urbar in Abrechnung gebracht habe, dieser Ausfall von 6 Millionen Hektar vorzüglich dem Umsichgreifen der Sümpfe zuzuschreiben sei.

Es verlohnt sich wohl nach diesem allen nicht, bei den einzelnen Zahlen länger zu verweilen. Nur die Hauptpunkte mögen beleuchtet werden. „Wenn man alle Bauten wiederherstellte", — sagt Sprenger, — „die einst bestanden haben, wenn der Hauptstrom des Tigris wieder gezwungen würde, längs des östlichen Randes des Alluviums (den Sprenger an den Gebirgsfuss verlegt) zu fliessen (sic) etc., so würde sich das Areal des Pflanzlandes in Babylonien wohl auf 20 Millionen Hektar belaufen" (a. a. O., S. 73). Was kann davon wieder gewonnen werden? Sprenger glaubt nicht — und in diesem einzigen Punkte muss man ihm beistimmen —, dass im ganzen Alluvium heute eine Million Hektar bebaut werde. Um sicher zu gehen, nimmt er zwei Millionen an. Weitere 6 Millionen bleiben ausgeschlossen, weil die Entsumpfungsarbeiten zu grosse Summen verschlingen würden. „Es bleibt also eine durch Bewässerungs- und Drainierungsarbeiten zu gewinnende Fläche, die ich zu 12 Millionen Hektar annehme" (S. 74). Und das alles, wo thatsächlich nur 10, oder, mit Chusistan, 11 Millionen Hektar im ganzen zur Verfügung stehen!

Dass hiernach auch die Berechnung eines möglichen Jahresertrages von 2 Millionen Mark aus diesem nur durch Kanalisation zu gewinnenden Lande (von 12 Millionen Hektar) in sich zusammenfällt, ist einleuchtend. Ganz das gleiche gilt natürlich auch von den Berechnungen Rohrbachs, dass die Gesamternte im Sawâd in der späteren Sassaniden-Zeit (6. Jahrh.) nicht unter 10 Millionen Tonnen Korn betragen haben könne (Preuss. Jahrb. 105, 300). Denn sie basiert auf der unmöglichen Annahme, dass damals 8 bis 9 Millionen Hektar mit Weizen und Gerste bestellt gewesen seien (wohlverstanden neben der gleichen brachliegenden Fläche des Pflanzlandes).

Aber Rohrbach hält, was doch wohl schon bedenklicher ist, auch dann noch an diesen falschen Berechnungen Sprengers fest, wo er die zunächst auszubauenden Hauptkanäle im nördlichen Babylonien mit dem Zirkel auf der Karte ausgemessen zu haben scheint. Das Land, welches er dafür zunächst ins Auge gefasst haben will, ist auf obigem Kärtchen schraffiert. Es umfasst, kurz gesagt, das Dreieck zwischen Tekrit im Norden, Kufa (32° Br.) und Kut-el-Amâra am Tigris im Süden. Dazu tritt noch das Flussgebiet des Dijala nordöstlich von Bagdad. Hier sollen 700 km Magistralkanäle gebaut werden in 30 Jahren für rund 30 Millionen Mark. Verzinsung und Verwaltung würden jährlich 3 Millionen Mark beanspruchen. „Demgegenüber ständen in Rechnung ca. 6 Millionen Hektar bewässertes Land" (Preuss. Jahrb. 105, 312; Bagdadbahn 1902, 43).

In diesem Falle möchte ich den künftigen Aktionären doch schon jetzt den Rat erteilen, das Land erst vorher ein wenig vermessen zu lassen. Auf den zugänglichen Karten grösseren Maassstabs gemessen, fasst nämlich das von Rohrbach umschriebene Gebiet nicht 6 sondern höchstens 2 Millionen Hektar! Und wie viel Unland, Steppe, Sand, Wasserfläche, Sumpf, von Ortschaften, Bauten, Strassen eingenom-

menes Territorium ist in dieser Summe heute und in Zukunft eingeschlossen! Man überschätzt bei solchen summarischen Berechnungen offenbar auch immer den Bereich der zu beiden Seiten der Kanäle von dem Berieselungswasser erreichbaren Ländereien, ebenso wie die Zahl der herzustellenden Seiten- und Nebenkanäle. Was die berühmten 120000 Kanäle der arabischen Überlieferung betrifft, so bezieht sich diese Schätzung, dem Istachri oder Ibn Haukal entnommen, ganz ausschliesslich auf die Marschländereien in der Umgebung von Basra, die von Ebbe und Flut gespeist werden. Natürlich ist die Zahl auch übertrieben, aber nach Tausenden zählen die Kanälchen unserer Elbmarschen auch.

Im einzelnen diejenigen Landstriche ihrer Grösse nach heute schon bestimmen zu wollen, die innerhalb Babyloniens in absehbarer Zeit durch Bewässerung oder Entwässerung der Bodenkultur wieder gewonnen werden könnten, fehlt es zur Zeit durchaus an genauen topographischen Aufnahmen. Dennoch ist die Behauptung gestattet, dass sie sich wesentlich auf jene 2 Millionen Hektar Landfläche zusammendrängen, welche zwischen 44° und 45° L. Gr. und 32° bis 34° Br. gelegen sind. Kaum werden — abgesehen von Chusistan — die ausserhalb dieses Rahmens noch in Betracht kommenden Flächen an Grösse diejenigen Areale übertreffen, die innerhalb desselben unproduktives Land etc. bleiben werden. Will man also die Schätzungen der Anbaufläche Babyloniens auf das richtige Maass zurückführen, so wird man sie nicht höher als

2—2½ Millionen Hektar

im ganzen schätzen dürfen, jedenfalls weniger als das heutige Kulturland in Ägypten (ca. 3 Millionen Hektar).

Das fragliche Areal ist auch in der arabischen oder Sassaniden-Zeit sicher nicht wesentlich grösser gewesen, wenn auch seitdem die Versumpfung noch um sich gegriffen hat. Alle Rückschlüsse, die man aus den überlieferten Steuererträgen gemacht hat, bedürfen im hohen Grade der Nachprüfung. Aus mutmasslichen Mitteilungen der arabischen Schriftsteller machen neue Interpretatoren, wie A. v. Kremer und Sprenger, nur zu leicht positive Behauptungen. Bei Mawardi, 302 heisst es: „Es wird behauptet, dass der Steuerertrag des Sawâd zu den Zeiten Chosraus I. 287 Millionen Mithkals betragen habe." v. Kremer macht daraus in seiner Culturgeschichte des Orients, 1875, 258: Der Steuertrag betrug damals 287 Millionen Mithkals etc. Was Paul Rohrbach über alle diese Fragen neuerdings mitteilt, hält sich ausschliesslich an die Angaben der eben genannten Orientalisten. Er greift in keinem Punkte auf die Originalquellen zurück. Doch alle diese Fragen bedürfen einer viel eingehenderen Behandlung, als hier gegeben werden kann. Ich darf wohl nochmals auf meine Abhandlung verweisen.

Ich breche daher an dieser Stelle ab, ohne auch die gewiss berechtigte Frage zu berühren, ob wohl die Gewässer des Flusspaares von Mesopotamien ausreichen würden, um so viele Millionen Hektar Fruchtland zu bewässern, wie man uns bisher, getäuscht durch Sprengers Irrtümer, für Babyloniens Blütezeit hat vorrechnen wollen. Auch den anderen Punkt, inwiefern die Flüsse heute nicht mehr die gleiche befruchtende Wirkung hervorrufen können, seit die Gebirgsländer ihrer Quellgbiete vom Walde entblösst sind, will ich nicht mehr erörtern. Die warnenden Stimmen, die vereinzelt nach dieser Hinsicht auftauchen, haben aber ihre volle Berechtigung.

Müssen die Aussichten, die man an die Wiederbelebung der Stromländer von deutscher Seite knüpft, nach unseren Darlegungen allerdings herabgestimmt werden, so bleibt doch immer noch ein überaus grosses Feld für die Rückeroberung alten Kulturbodens aus den Händen der Barbarei und der Vernachlässigung übrig, auch wenn man mit den thatsächlich vorhandenen Flächen rechnet.

Skythen und Perser.

Von Dr. Ludwig Wilser.

Die Art, wie in Wort und Schrift der Freiheitskampf der Hellenen gegen ihre „barbarischen" Unterdrücker hochgepriesen, wie der unwiderstehliche Siegeszug Alexanders des Grossen verherrlicht wird, lässt uns oft vergessen, welch hervorragende Rolle das kriegerische Volk der Perser[1]) in Vorderasien gespielt, welch feste Brücke das Reich der Achämeniden vom Abendland zum Morgenland geschlagen hat. Wie Tyrsener, Thraker,[2]) Ionier, und Makedonier, wie Kimmerier und Galater, die teils als kühne Eroberer in Kleinasien eingefallen, teils als fleissige Ackerbauer und rührige Handelsleute, als Städte- und Staatengründer allmählich, aber unaufhaltsam über Bosporus und Mittelmeer vorgedrungen sind und mit dem edlen Blut ihrer Rasse abendländische Sprache und Gesittung nach Osten verbreitet haben, so sind auch Meder und Perser europäischen Ursprungs. Ihre Einwanderung liegt zwar so weit zurück im grauen Dämmer der Vorzeit, dass uns geschichtliche Zeugnisse, wie sie für die genannten anderen Völker vorhanden sind, fehlen, aber die nahe leibliche, sprachliche und kulturelle Verwandtschaft der Perser mit den auf dem heimischen Boden unseres Weltteils zurückgebliebenen Skythen redet für den Völkerkundigen eine ebenso deutliche und verständliche Sprache wie in Stein gemeisselte oder auf Pergament geschriebene Urkunden.

Bekanntlich bildet das Volkstum der Skythen, neben dem der Kelten und Etrusker, eine der berühmten „Streitfragen" der alten Geschichte und Völkerkunde, und sie alle waren nicht zu beantworten, so lange die Grundfrage, die Herkunft der sprachverwandten Indogermanen, Indoeuropäer, Indokelten, Teutarier oder kurzweg Arier, noch der Lösung harrte, wie die Verwandtschaftsstufe zweier Menschen nur dann festgestellt werden kann, wenn man ihre gemeinsamen Vorfahren kennt. Die von gewisser Seite bis vor kurzem als unumstössliche Wahrheit, als unbestreitbare Thatsache gelehrte und mit mehr Zähigkeit als Gründen — solche giebt es nicht — verteidigte asiatische Abstammung ist zwar jetzt von der Mehrzahl[3]) der Sprachforscher aufgegeben, aber auch

[1]) Alkiphron Iaos bei Aeschylus, pugnatrix natio et formidanda bei Ammian.

[2]) Vergl. die Aufsätze von Zimmerer „Armenien" und Körte „Kleinasien und der Westen im Altertum", in No. 1, 2, 3 u. 5 dieser Zeitschrift.

[3]) Auch der Herausgeber dieser Zeitschrift hat, wie aus dem sehr erfreulichen Eröffnungsaufsatz „Asien" hervorgeht, mit dem alten Vorurteil gebrochen.

die östliche Herkunft überhaupt ist unvereinbar mit den geschichtlichen Nachrichten über Ausbreitung und Wanderungen der Völker, so z. B. der Kelten, der „letzten aller Menschen gegen Sonnenuntergang", die sich entschieden in nord-südlicher und west-östlicher Richtung verbreitet haben und deren letzte Wellen, zugleich die ersten der germanischen Völkerwanderung, im engsten, auch sprachlichen, Zusammenhang stehen mit dem westlichsten der vier Germanenstämme, den noch durch gemeinsamen Namen mit ihnen verbundenen Kimbern.

Die Skythen waren, neben den Kelten, Indern und Äthiopen, eines der vier grössten Völker des Altertums und über ungeheure Landstrecken verbreitet: von den Gestaden der nordischen Meere „unter den Nordsternen", wo der kalte „Boreas herbläst" und wirbelnde Schneeflocken, „Federn" sagten Herodots Gewährsmänner, die Luft erfüllen, reichte ihr Volksname bis zu den Fluten des Indus und Ganges, ja bis zur palmenbestandenen Malabarküste (Ab extremo Aquilone ad initium orientis aestivi Scythae sunt, Plin. N. H. VI. 14), und wenn auch die alten Schriftsteller demselben vielleicht manchmal einen zu weiten Begriff gaben, so haben doch zweifellos Wandervölker, denen er mit Recht zukam, so gewaltige Entfernungen zurückgelegt, so ausgedehnte Gebiete erfüllt und beherrscht. Dass die Wanderungen von Europa nach Asien erfolgt sind, nicht umgekehrt, geht aus den Berichten von Herodot, Ephorus, Strabo, Curtius und anderen Schriftstellern mit Sicherheit hervor. Da ein skythisches Volk sich „Asier" oder „Asianer" nannte, ist es nicht unmöglich, dass sie dem Weltteil seinen Namen gegeben haben. Die Skythen selbst hielten sich entschieden für Nordländer, denn, sagten sie (Justin. II.), ist unser Himmel und Boden auch rauher als der ägyptische, so „bringt er doch Menschen hervor, die an Leib und Seele kräftiger sind". Für Herodot waren die Länder nördlich vom Schwarzen Meer des ausgebreiteten Volkes Stammesheimat, „Alt-Skythien," und noch Plinius nennt das Südufer der Ostsee, Oceanus Scythicus, „skythische Küste" (litus Scytharum, plaga Scythica) und hat uns auch den skythischen Namen des Eismeers, Amalchium,[4]) überliefert. Die Annahme, Pytheas sei bis in die Ostsee vorgedrungen und habe an der Weichsel Goten angetroffen, ist ein auf falschen Voraussetzungen beruhendes Missverständnis; aus den erhaltenen Bruchstücken seines Reiseberichtes geht nur hervor, dass er an der jütischen und norwegischen Küste entlang gesegelt ist. Damals wohnten auf der nach ihnen benannten Halbinsel Kimbern, auf den dänischen Inseln Teutonen[5]) und jenseits des Sundes (aestuarium Oceani ist die wörtliche Übersetzung) Goten; die beiden erstgenannten Völker wurden, nicht ohne Berechtigung, zu den Kelten[6]) gerechnet, östlich von ihnen begann das Skythenland. Zur Zeit von Tacitus waren die Skythen von den Germanen und Slaven[7]) schon weit nach Osten und Süden zurückgedrängt, doch sehen wir sarmatische — diesen Namen führten die westlichen Skythen — Reitervölker (in plaustro equoque viventes) vielfach im Bunde mit germanischen Stämmen, so die Jazyger mit den Quaden, die Alanen mit den Wandalen. Die beiden letzteren Völker zogen gemeinsam nach Gallien und Spanien, wo die Alanen[8]) noch besondere Reiche gründeten, und schliesslich nach Afrika, wo diese als kleinerer Bestandteil ihr Volkstum aufgaben und durch Wechselheiraten als Gleichberechtigte ganz unter den Vandalen[9]) aufgingen. Wie weit noch im Anfang unserer Zeitrechnung skythischer Einfluss reichte, zeigen die Funde von Vettersfelde in der Lausitz, Szent-Miklos in Ungarn und der leider verloren gegangene von Vogelgesang in Schlesien. Die in Erinnerung an die nordische Herkunft der Sonnenverehrung jährlich von den Hyperboräern nach Delos geschickten und von Volk zu Volk weiter gegebenen Weihgeschenke, nahmen ihren Weg hauptsächlich durch das Skythenland; daher hiess die Insel des Sonnengottes im Altertum auch die „skythische" (Skythias oder Skythis nach Hesychius und Stephanus von Byzanz).

Wenn auch Herodot (IV. 21) die über den Don nach Osten vorgedrungenen Sarmaten nicht mehr zu den eigentlichen Skythen rechnet, so schreibt er ihnen doch selbst (IV. 117) eine skythische, wenn auch mundartlich etwas abweichende Sprache zu; Hippokrates nennt sie ein „skythisches Volk". Dagegen kann man, wo skythische und thrakische Völkerschaften neben- und durcheinander wohnen, über die Zugehörigkeit einiger derselben, wie der Athamanen oder der Agathyrsen, im Zweifel sein; ihre Sitten gleichen den thrakischen, ihre Namen, wie Medosades Spargapeithes, decken sich fast mit den skythischen Medosakkes, Spargapises u. a. Doch waren, wie aus Ovids Briefen hervorgeht, Thrakisch und Skythisch zwei verschiedene Sprachen:

Threicio Scythicoque fere circumsonor ore (III. 14) und
Jam didici Getice Sarmaticeque loqui (V. 12).

[4]) Nat. Hist. IV. 27. Das Wort ist stammverwandt mit asl. mleko, Milch, gr. amelgein, melken, malke, Erstarrung, malklan, gefrieren, und bedeutet das „erstarrte, gefrorene" Meer, gr. pepegos okeanos, lat. congelatum mare. Plinius hat uns auch das skythische Wort für Bernstein, sacrium, der ja hauptsächlich am Südufer der Ostsee gefunden wurde (quoniam et ibi nascetur, in Scythia et in duobus locis), überliefert.

[5]) Die von der skythischen Küste in eintägiger Fahrt zu erreichende Insel Baltia (immensae magnitudinis ist eine Verwechselung mit Scandinavia, die vielleicht manchmal auch so genannt wurde), entstellt Basileia, Abalus, oder Austravia, Osterö, entstellt Oserieta = Ostricia, ist das heutige Bornholm, das erst von den Burgunden diesen Namen bekommen hat. Von dem an ihrem Strand in Menge angespülten Bernstein (concreti maris purgamentum, eiectamentum maris) hiess das Eiland auch Rasovia; die Einwohner gebrauchten den mit ausgeworfenen Seetang zur Feuerung (pro igno ad ignem) und verkauften das kostbare Harz an die benachbarten Teutonen, von denen es auf der alten Handelsstrasse rheinaufwärts und durch Gallien ans Mittelmeer gelangte. Pomponius Mela, der um die Mitte des 1. Jahrh. n. Chr. schrieb, kennt noch keine Goten auf dem Festland; nach ihm sind die Herminonen die letzten Germanen nach Osten zu. Catualda, der im J. 19 n. Chr. den mächtigen Marbod stürzte, war seinem Namen nach ein Angehöriger des kimbrischen Stammes und offenbar mit einem der schwäbischen, die Erdmutter verehrenden Völker, die damals auf den dänischen Inseln wohnten und als Stammverwandte unter Marbods Schutz standen, in Streit geraten. Er floh über den Sund zu den Goten und unternahm seinen Rachezug ebenfalls zu Schiff nach der Odermündung. Wahrscheinlich haben die Goten, durch diesen Erfolg ermutigt, erst nach dem Zerfall des Schwabenreichs begonnen, sich auf der Südküste der Ostsee festzusetzen. Dazu stimmt, dass nach Ablabius (Jordan IV.) nur fünf Könige über die Goten geherrscht haben in der Zeit von der Ausfahrt aus Skandia bis zu ihrer Ankunft an der Donau.

[6]) Die Kelten, deutsch „Helden", sind vom kimbrischen, dem westlichsten der vier Germanenstämme, ausgegangen; da ihre letzten Volkswellen zugleich die ersten germanischen sind, können Kimbern, Teutonen, Ambronen mit gleichem Recht Kelten oder Germanen genannt werden. Vergl. m. Aufsatz „Kelten und Germanen", Deutsche Zeitschrift II. 11, 1900.

[7]) Bei aller Verwandtschaft dürfen Skythen und Slaven nicht verwechselt werden, wie dies Cuno in seinem sonst wertvollem Buche „Die Skythen", Berlin 1871, gethan hat. Der arische Oststrom spaltet sich in drei Arme, den litauisch-thrakisch-hellenischen, den slavisch-indischen und den skythisch-persischen. Vergl. „Germanen und Slaven", Deutsche Zeitschrift XIV. 23 u. 24, 1901.

[8]) Die Alanen scheinen in Spanien ein Denkmal ihrer Herrschaft zurückgelassen zu haben. Kopfbedeckung, Gewandung, Haartracht u. s. w. der zahlreichen, oft weiblichen und bechertragenden, Steinbildsäulen des Hügels von Yecla sind nicht, wie die meisten Forscher, z. B. Henszelmann (Die Kunst der Goten, 1874), annehmen, gotisch, sondern entschieden skythisch. Vergl. m. Aufsatz „Alte Steinbildsäulen in Osteuropa", Globus, LXIII 10, 1893.

[9]) Procop, Bell. Vand. II 5.

Von der Sprache der Skythen verdient vor allem der Volksname selbst Beachtung. Der Wortstamm begegnet uns vielfach in anderen alteuropäischen Namen, so bei den germanischen Scudingi, den keltischen Scoti, den litauischen Scuti, den Flussnamen Scutara und Scythes, dem Eigennamen Skottas (Schott, Schütt); seine ursprüngliche Bedeutung lassen die Flussnamen und das mundartliche bairische Wort „schütter", licht, ahnen. Manche skythische Mannsnamen, wie Dados, Samudos, Madyas, Saulios, Kunos, Skyles, Gyndanes, stimmen fast buchstäblich mit germanischen überein, Dado, Samut, Mazo, Sello, Cuno, Skuli, Gundo, andere, wie Sangiban, Idanthyrsos, Rathagosos, Gyndophernes, gleichen mehr den persischen. Der Fluss Tyras entspricht den keltisch-deutschen Dora, Duria, Thyra, Thur, Silis der Siehl, Hypanis dem lit. upa, ahd. apa, affa, Fluss. Die höchste Göttin der Skythen, die „himmlische Aphrodite" trug nach Herodot den Namen Artimpasa, an die griechische Artemis erinnernd, d. h. „Mächtige Herrin".[10]) Von der skythischen Sprache sind uns einige Proben erhalten, so die „männermordenden" (oiorpata) Amazonen und der „Heilige Weg" (Exampaios) bei Herodot, die „Mutter des Meeres" (Temarunda), ein Beiname der Mäotis, bei Plinius, die ihre Erklärung durch die nordeuropäischen Sprachen finden. In oior, das nach Herodot „Mann" bedeutet, ist das got. vair lit. wyras nicht zu verkennen, und pata „töten" lässt sich aus der keltisch-germanischen Wurzel bat, schlagen,[11]) erklären; im griechischen exam steckt zweifellos das litauische szwantas, ap. spenta, heilig, in paios das altslavische pati, Pfad; Temarunda scheint, da das Wort „Mutter" allen arischen Sprachen gemeinsam ist, aus Metarunda verschrieben, lit. wandu, undu, dän. vand, Wasser, ahd. unda, undea, Flut, Welle. Aus alledem geht hervor, dass die skythische Sprache eine Mittelstellung zwischen Germanisch und Persisch[12]) einnimmt, wie die litauische zwischen Germanisch und Griechisch, die keltische zwischen Germanisch und Lateinisch.

Nach ihrer Leibesbeschaffenheit glichen die Skythen den Nordländern; übereinstimmend schreiben ihnen die alten Schriftsteller Herodot, Hippokrates, Aristoteles, Galenus[13]) u. A. weiches, helles Haar, blaue Augen und weisse Haut zu. Ammian (XXXI 2) beschreibt die skythischen Alanen, die nach Jordan (De reb. Get. 24) nicht nur „an Gesittung und Lebensweise", sondern auch an „Schönheit des Leibes" weit über den Hunnen standen, folgendermassen: „schlank gewachsen, hübsch, mit blitzenden blauen Augen und etwas dunklerem Haar als die Goten". Diese Schilderungen werden bestätigt durch die Abbildungen skythischer Krieger auf der Nikopolschen Silbervase, die durchaus europäische Gesichtsbildung erkennen lassen, und die Schädel aus altskythischen Gräbern in Südrussland, die fast ohne Ausnahme zu den Langschädeln der reinen nordeuropäischen Rasse (Homo europaeus Linné) gehören. Da, wie wir sehen werden, die Skythen mit den Persern im innigsten Zusammenhange stehen, sei hier noch das Endurteil angeführt, das nach gründlichster Untersuchung aller bekannten Bildwerke, Münzen u. dgl. Baron von Ujfalvy (L'Anthropologie 1900 S. 222) über die äussere Erscheinung der Perser gefällt hat. „Das Aussehen der Perser aus der Achämenidenzeit", sagt er, „scheint dem der Makedonier Alexanders ziemlich ähnlich gewesen zu sein. Die Schädelkapsel war von mittlerer Grösse, aber geringer Höhe, das Stirnbein ziemlich breit, die Einsenkung der Nasenwurzel leicht angedeutet, die Nase selbst lang, fein, gebogen oder gekrümmt, mit breiterer Grundlage als bei den Griechen, den Mund wohlgebildet, Haar- und Bartwuchs reichlich. Ihr Schädel war länger und breiter, aber niedriger als bei den Semiten, und auf dem Scheitel, wie auch bei den Makedoniern, deutlich abgeflacht. Sie waren fast alle hellblond oder rotblond wie die Griechen; ihr Gesichtsschnitt war feiner, ihr Bau weniger kräftig als bei den Makedoniern." Ammian rühmt besonders die Schönheit der persischen Frauen (ubi feminarum pulchritudo excellit, XXIV 14). Die schon damals in Spuren erkennbare Blutmischung ist selbstverständlich in den seitdem verflossenen dritthalb tausend Jahren nicht stillgestanden. Noch heute aber sind die echten Parsen ein schöner Menschenschlag von stattlichem Wuchs und edler Gesichtsbildung; die an ihre nordische Herkunft erinnernden hellen Farben aber sind fast ganz verschwunden.

Die besonders von Herodot geschilderten Sitten erinnern vielfach an nordisch-germanische, so die Schliessung der Blutbrüderschaft,[14]) die Verehrung des Kriegsgottes in Gestalt eines Schwertes (der einarmige Saxnot), die Pferdeopfer, das Weissagen aus Baumzweigen oder Rindenstückchen, die Dampfbäder, das Trinken aus den Schädeln, das Abhauen und Aufspiessen der Köpfe erschlagener Feinde u. a. Wilderen Brauch hatten die Skythen von den benachbarten asiatischen Wandervölkern angenommen. Da sie selbst grösstenteils die Steppe bewohnten, hatten auch sie sich an das Leben auf dem Wagen oder im Sattel gewöhnt, und ihre Pferdezucht und Reitkunst war weit berühmt (Scythici quidem equitatus equorum gloria strepunt, Plin. N. H. VIII 64), doch betrieb ein Teil des Volkes auch Ackerbau, der sich auf dem fruchtbaren Boden, der bekannten „schwarzen Erde", so gut lohnte, dass sogar Getreide ausgeführt werden konnte. Die Sage von dem vom Himmel gefallenen goldenen Pflug, der als Heiligtum verehrt wurde, spricht für das hohe Altertum des Ackerbaues; auch sonst zeigen die Sagen nordische Anklänge, so die schatzhütenden Greife, die schlangenfüssige Stammmutter des Volkes u. a.

Wie das erwähnte, in der Petersburger Eremitage aufbewahrte Silbergefäss erkennen lässt, trugen die Skythen Rock, Hosen, Schuhe wie die Germanen; die Mützen erinnern an die persischen. Aus Hanf verstanden sie Untergewänder herzustellen, die von leinenen kaum zu unterscheiden waren. Unter ihren Waffen nahm der gefürchtete skythische Bogen von aussergewöhnlicher Schnellkraft die erste Stelle ein; daher galten sie auch im Altertum als die Erfinder desselben (arcum et sagittam Scythen Jovis filium . . . invenisse dicunt, Plin. N. H. VII 57), doch wussten sie auch Schwert und Spiess zu handhaben. Ihre schwere Reiterei, bei der Ross und Reiter

[10]) Das persische Wort artas übersetzt Hesychius mit „gross und glänzend" (megas kai lampros), skr. patul, ap. paiti, lit. pati ist das griechische potula. Artaxerxes bedeutet nach Herodot „grosser Krieger".

[11]) Lässt man diese Ableitung nicht gelten, so muss man nach obigem das Wort mit „männerbeherrschend" übersetzen.

[12]) Der Name Arimaspen, die „Einäugigen", erklärt sich nach Herodot aus skyth. arima (skr. adima, sl. jedinu) „eins" und spu (wohl verwandt mit ahd. spehon, lat. speculari) „Auge".

[13]) Neben Anderen hat besonders Niebuhr (Untersuchungen über die Geschichte der Skythen, Goten und Sarmaten, Kleine Schriften I, Bonn 1828), der übrigens in ganz unhistorischer Weise Skythen und Sarmaten für „grundverschieden" erklärt, aus einer Bemerkung des Hippokrates, dass die vornehmen Skythen zur Beleibtheit neigen, auf mongolische Abkunft derselben schliessen wollen. Die Schilderung „der feisten, aufgedunsenen Körper der Skythen, des aufgetriebenen Bauchs, des dünnen Haarwuchses" gebe ein unverkennbares Bild des mongolischen Stammes. Alle angeführten Schilderungen widersprechen dieser Annahme, besonders aber die Langschädel.

[14]) Ein kleines goldenes Bildwerk der Funde von Kertsch stellt zwei Skythen dar, die armverschlungen aus Hörnern Brüderschaft trinken.

in eiserne Schuppen- oder Kettenpanzer gehüllt waren, führte auch lange Stosslanzen (Alanum gravi, Herulum levi armatura aciem instruere, Jordan, De reb. Ges. L.). Verschiedene Schriftsteller, Plutarch, Vellejus, Tacitus, Fronto, schildern den furchtbar schönen Anblick eines nach skythischer Sitte gewappneten, mit rauschender Kriegsmusik und dröhnenden Kesselpauken zur Schlacht vorrückenden parthischen Reiterheeres, überragt von dem Lanzenwald und flatternden seidenen Drachenfahnen,[15] in Eisen starrend und von Goldschmuck schimmernd.

Skythen und Parther, zum Teil auch Parthiener oder Parthusier genannt, sind nicht scharf zu trennen. Justin, Strabo, Curtius, Arrian, Malalas, Pomponius Mela nennen letztere geradezu ein skythisches Volk mit skythischer Sprache, Sitte, Tracht und Bewaffnung; der erste Partherkönig, Arsakes I., heisst bei Strabo ein „skythischer Mann". Wiederholt sind skythische Horden in Asien eingefallen und bis nach Indien und Ägypten vorgedrungen; so viele von diesen auch gefallen oder vertrieben sein mögen, manche waren doch, wie aus den skythischen Reichen in Indien und der Stadt Skythopolis in Syrien zu ersehen, zurückgeblieben und unter den früheren Bewohnern ansässig geworden. Die Parther, unmittelbare Nachbarn der Skythen und jedenfalls öfter durch Zuzug von diesen verstärkt (Parthi ... Scytharum exules, Justin. XLI 1), waren aber nur ein Stamm der Perser, der nach dem Sturz der Achämeniden die Oberherrschaft erlangte. Ihr Name lautet in den keilschriftlichen Denkmälern Parthwa, der des Landes in den geschichtlichen Urkunden Parthyaea, Parthyene, der der Perser keilschriftlich Parsua, Parsa, hebräisch Paras, das Land heisst heute Farsistan. Der Unterschied ist so gering, dass wir mundartliche Abweichungen des gleichen Grundworts annehmen dürfen, dessen Stamm auch in den griechischen Wörtern parthenos, pardalios, Edelstein, pardos, pardalis, Land- und Seeraubtier, dem medischen Namen Parsondas, dem persischen Parsodes, dem aetolischen Parthaon, der indischen Stadt Parthalis enthalten ist. Verschiedene Schriftsteller, wie Syncellus, Ammian und Jordan, nennen auch die Parther geradezu Persae; ihre Sprache nahm nach Justin (XVII 2) eine Mittelstellung zwischen der skythischen und medischen Mundart ein (sermo his inter Scythicum Medicumque medius). Wir haben die Meder als älteste, Perser und Parther als spätere, Skythen als jüngste Welle des gleichen, von unserem Weltteil nach Asien sich ergiessenden Völkerstroms zu betrachten. Nach Trogus Pompejus hat der Name der Parther in der skythischen Sprache die Bedeutung „Flüchtlinge", weil landflüchtige Skythen (Scytharum exules) das Parthervolk „gegründet" haben, wie Justin (II 1) sich ausdrückt (Scythae Parthos Bactrianosque condiderunt. Wie Curtius (IV 12) mit aller Bestimmtheit berichtet, sind die Parther aus Skythien gekommen (Parthi Scythia profugi) und auch Ammian (XXXI 2) weiss, dass die Perser von skythischer Abstammung[16] sind (Persae quidem originitus Scythae), weshalb sie sich auch vor den übrigen asiatischen Völkern als Pfeilschützen und tapfere Krieger auszeichnen (suoque genere respondentes inter omnes pene Asiae nationes soli sagittarii sunt et acerrimi bellatores (Jordan. De reb. Get. VI). Plinius (VI 9) freilich stellt die Verhältnisse auf den Kopf, wenn er die Sarmaten für „Nachkommen der Meder" hält (Sarmatae Medorum, ut ferunt, suboles); Skythen und Parther weiss auch er nicht zu scheiden (pertinent ad Scythas, cum quibus ex aequo degunt, VI 29).

Die Sitten der Perser hatten, so lange sie in ihren ursprünglichen einfachen Verhältnissen lebten, noch grosse Ähnlichkeit mit denen der Germanen. Während die Mehrzahl der Stämme sich hauptsächlich von Viehzucht nährte, waren gerade die vornehmsten, aus denen das Königsgeschlecht der Achämeniden hervorging und deren einer „Germanicus" hiess, fest ansässige Ackerbauer. Ihr Hauptort hiess Pasargadae, Pasagrada, Passagardae, Persagadae, von Stephanus von Byzanz mit „Lager der Perser" übersetzt. Wir gehen daher wohl nicht fehl, wenn wir aus den verschiedenen, mehr oder weniger verstümmelten Lesarten die Grundform Parsagarda herstellen. Ähnlich gebildete Städtenamen finden sich im Bereich der persischen Sprache noch mehrere, z. B. Asagarta, Zadrakatta, Diskarthas, Karkathiokerta, Tigranocerta, Lasgird, Burugird (neupers. gird = circulus). Darin ist das germanische gard, Zaun, Hofraum, enthalten, das nicht nur der Heimat der Götter und Menschen, Asgard und Mittelgard, sondern auch zahlreichen Wohnstätten, besonders bei den Slaven (gard, grad, hrad, gorod), den Namen gegeben. Parsagarda bedeutet genau dasselbe wie das später an anderer Stelle erbaute Persepolis. „Bildsäulen, Tempel und Altäre zu errichten", sagt Herodot (I. 31), „ist bei ihnen nicht Brauch . . . , weil sie nicht wie die Hellenen glauben, die Götter seien von Menschenart." Dem Zeus, der bei ihnen oberster Himmelsgott ist, „opfern sie auf den höchsten Berggipfeln". Aber auch „der Sonne, dem Mond, der Erde, dem Feuer, dem Wasser und den Winden" bringen sie Opfer dar. „Von allen Tagen feiern sie am meisten ihren Geburtstag; da muss ein reichlicheres Mahl als gewöhnlich aufgetragen werden." Berauschende Getränke lieben sie sehr und pflegen „trunken über die wichtigsten Dinge zu beraten und zu beschliessen". Leuchtet ihnen auch nüchtern der Beschluss ein, „so handeln sie darnach, wo nicht, so lassen sie es". Nächst der Tapferkeit im Kriege gilt besonders „reicher Kindersegen" für verdienstlich. „Die Knaben unterweisen sie vom fünften bis zum zwanzigsten Jahre hauptsächlich in drei Dingen, im Reiten, Bogenschiessen und zur Wahrhaftigkeit." Ausser dem Lügen, halten sie „Schuldenmachen für die grösste Schande", weil, wie sie sagen, „wer Schulden hat, auch lügen muss". Wenn man solches liest, glaubt man die Germanien vor sich zu haben. Freilich waren sie auch sehr empfänglich für fremde Sitten und fremde Laster und standen, was Achtung der Frauen und Heilighaltung der Ehe anlangt, tief unter der sittlichen Höhe unserer Vorfahren. Dass Vielweiberei und Haremswirtschaft nicht zur Reinhaltung ihres ursprünglichen edlen Blutes beitrug, liegt auf der Hand.

Von der Grösse und Macht des Persischen Reiches, den Thaten seiner Könige geben nach Jahrtausenden noch Kunde die stolzen Inschriften an den Bautrümmern der alten Perserstädte oder an weithin sichtbaren Felswänden. Wie bekannt, sind diese steinernen Urkunden in Keilschrift abgefasst, die Meder und Perser von den unterworfenen Assyrern angenommen hatten und, da sie sich gut zum Einmeisseln in

---

[15]) Die Goldgefässe des berühmten Fundes von Nagy Szent Miklos zeigen solche schwergepanzerte Reiter mit Fahnen. Ausserdem machen es die mit Schnallen zur Befestigung am Gürtel oder Sattelriemen (nach Herodot, IV 10, eine skythische Sitte) versehenen Trinkschalen mehr als wahrscheinlich, dass dieser Schatz von einem skythischen Volk, Sarmaten oder Alanen, herstammt. Obgleich die Inschriften der Gefässe neben anderen Zeichen acht Runen enthalten, sind sie doch nicht gotisch, wie Dietrich gemeint hat.

[16]) Viele skythische Namen sind unzweifelhaft persisch, so Arsakes, Orontes, Pharakes, Choroathos, Chopharnes, Mithridates u. a. — Der skythische Name Madyas erinnert an die Meder, der armenische Skydises, der therakische Skythes an die Skythes.

Stein oder Eindrücken in Ziegel eignet, mit Vorliebe auf ihren Denkmälern anwandten. Die persische Keilschrift gleicht aber nur äusserlich der assyrisch-babylonischen und ist eigentlich etwas ganz anderes, nämlich keine Bilderschrift wie die sumerische, keine schwerfällige und umständliche Silbenschrift wie die assyrische, sondern eine wirkliche Buchstabenschrift mit ungefähr 36 aus Keilen zusammengesetzten, aber nur 23 verschiedene Laute ausdrückenden Zeichen. Was ermöglichte den Persern eine so wesentliche Verbesserung, einen so gewaltigen Fortschritt? Sie waren vorher schon im Besitz der Schrift, höchstwahrscheinlich einer Buchstabenschrift. Wir lesen bei Herodot, dass sich Dejokes, der erste Mederkönig, alle Klagen schriftlich einreichen liess, dass Harpagos im Bauche eines ausgenommenen und wieder zugenähten Hasen an Kyros einen Brief schickte, wir erfahren durch Ktesias, dass die königlichen Jahrbücher des Persischen Reiches auf Pergament geschrieben waren. Welcher Art diese altpersische Schrift gewesen, darüber haben die meisten Gelehrten, so auch Spiegel,[17] nicht einmal eine Vermutung zu äussern gewagt. Die Übereinstimmung des altpersischen Wortes für Schreiben, ni-pis, mit dem altslavischen pisa und altpreussischen peisat aber lässt einen uralten Zusammenhang mit europäischer Schrift ahnen, umsomehr als die Inschriften des zweifellos von einem skythischen Volke herrührenden Goldfundes von Szent-Miklos nächste Verwandtschaft mit den ureuropäischen[18]) Schriftzeichen erkennen lassen und acht germanische Runen enthalten.

Die Ansicht der Sprachforscher, dass Inder und Perser (Iranier), die Arier im engeren Sinne, eine besondere Sprachgemeinschaft bilden, hat nicht mehr Berechtigung als die Behauptungen von einem „präko-italischen“ Stammvolke. Gewiss besteht eine nahe Verwandtschaft, aber nicht die von Geschwistern, sondern die von Geschwisterkindern. Die Trennung beider Volksstämme hat schon auf europäischem Boden stattgefunden und die gleichen Eigentümlichkeiten, die altpersisch und altindisch scheiden, zeigen sich auch bei der griechischen und slavischen Sprache, so z. B. die Ersetzung des s durch den Gleichlaut (skr. saptan, soma = ag. haptan, harma, sl. sedmi soli = gr. hepta, hals u. dergl.). Die Nebenform Gentu von Hindu zeigt, dass man den Volksnamen der Inder nicht von Sindu, Fluss (Indus) ableiten darf, sondern vom Stamme ind, leuchten, dem eine im Begnamen Vindya erhaltene, mit v (daraus kann h und g werden) beginnende Wurzel vand, loben, verherrlichen, oder vind zu Grunde liegt, von der auch die slavischen Wenden, die germanischen Wandalen ihre Namen erhalten haben. Die Inder hängen durch die Slaven, die Perser durch die Skythen mit den Germanen zusammen.

Während im Westen das Meer der Ausbreitung der arischen Völker Schranken setzte, waren im Osten, wo unser Weltteil in breiter Strecke mit einem anderen, grösseren zusammenhängt, alle Bedingungen für eine bunte Durchsetzung und mannigfaltige Vermischung gegeben; in den weiten Grenzgebieten bildeten sich Mischsprachen wie die finnische und Mischrassen aller möglichen Schattierungen vom hellblonden Skandinavier bis zum schwarzhaarigen Mongolen. So sind besonders skythische Wanderscharen über den Ural bis weit nach Innerasien vorgedrungen und haben mongolische Völker unterjocht, ihnen manches von ihrer Sprache und Sitte mitteilend, dafür aber ein gut Teil fremden Blutes und asiatischer Wildheit in sich aufnehmend. Schon Herodot (IV 3) erzählt von solchen aus der Verbindung skythischer Weiber mit Knechten hervorgegangenen Mischungen[19]) und Völkern mit platten Nasen und kahlen (geschorenen) Köpfen, aber skythischer Tracht. Auch die Sage von der Entstehung der von den Goten verabscheuten Hunnen, die wir bei Jordan lesen, dass nämlich vertriebene gotische Zauberinnen mit hässlichen Waldgeistern sich vermischt hätten, lässt ähnliche Vorgänge ahnen. Die hunnischen Grossen bevorzugten selbstverständlich in ihren Harems die schönen skythischen und gotischen Weiber, so dass immer mehr europäisches Blut diesen Mischvölkern zugeführt wurde und das von Jordan so anschaulich geschilderte, abschreckende Bild der Hunnen im Laufe der Jahrhunderte und Jahrtausende allmählich edlere Züge erhielt. Solche Mischvölker sind die schon von Pomponius Mela und Plinius[20]) genannten Türken und die Ungarn, die sich auf europäischem Boden niedergelassen haben. In ihrer Tracht und Bewaffnung, so z. B. in dem Krummsäbel (copidas vocant gladios leniter curvatos, Curtius, Leb. Alex. VIII. 14), ist noch heute skythischer Einfluss unverkennbar.

Ströme abendländischen Blutes sind so seit Jahrtausenden ostwärts geflossen, viel dürres Land befruchtend, allmählich aber darin versickernd. Mit allen Hilfsmitteln der Neuzeit ausgerüstet, schlägt heute der Europäer eiserne Bande um das ungeheure, noch manchen ungehobenen Schatz bergende asiatische Festland. Die Russen haben bis zur Küste des Stillen Oceans die sibirische, die Deutschen quer durch die alten Kulturländer Vorderasiens die anatolische Eisenbahn gebaut. In Indien, wo einst auch skythische Könige geherrscht, gebieten heute die Angelsachsen, in Inselindien die Niederländer, und an den Pforten des himmlischen Reiches rütteln um die Wette und eifersüchtig bemüht, einander zuvorzukommen, verschiedene Völker der „roten Teufel“. Wem wird dereinst die alte Asia gehören? Die Antwort ist nicht zweifelhaft.

[17]) Eranische Altertumskunde, Leipzig 1878.

[18]) Vergl. meine Abhandlung „Zur Geschichte der Buchstabenschrift“, Beilage z. Allgem. Ztg. No. 103, 1890. — Die Abstammung des griechischen Alphabets vom phönikischen, die Kirchhoff eine „wirklich geschichtliche Thatsache“ nannte, ist durch die Entdeckung der kretisch-mykenischen Schrift mehr als zweifelhaft geworden. Die Wimmersche Ableitung der Runen von den römischen Buchstaben, die Sievers für „sicher“ und „abschliessend“ hielt, wird jetzt von seinen eigenen Fachgenossen bestritten. Alle neueren Versuche aber, von Meyer, Gundermann, Hempl, Luft, v. Grienberger, eines oder mehrere der südeuropäischen Alphabete als Vorbild für die nordeuropäischen Runen aufzustellen, müssen als vergebliche Mühe betrachtet werden.

[19]) Auch Plinius (IV, 80) spricht von solchen „entarteten“, von Knechten stammenden Skythen (Scythae degeneres et a servis orti). Naturwissenschaftlich scheinen sich die oben angedeuteten Vorgänge der Blutmischung in den Gräbern mancher Türkvölker, wo die weiblichen Schädel der europäischen, die männlichen der asiatischen Rasse (Homo trachgupholus) angehören, zu offenbaren. Vergl. G. Retzius, Beschreibung einiger Schädel aus Turkestan, Helsingfors 1901.

[20]) Turcae usque ad solitudines saltuosis convallibus asperas, N. H. VI 7.

Der nördliche Seeweg aus Sibirien nach Europa.

Von Krahmer, Generalmajor z. D.

(Schluss.)

Nach den glänzenden Erfolgen Wiggins' und Nordenskjöld's und infolge der vorsorglichen Massnahmen der russischen Regierung wurde der Verkehr auf dem nördlichen Seewege lebhafter. In den 10 Jahren 1876—1886 wurden aus Europa nach der Mündung des Ob und Jenissei 27 Dampfschiffe abgesandt, von welchen 12 ihr Ziel glücklich erreichten, während die übrigen, infolge der Unbekanntschaft der Schiffer mit den Schiffahrtsverhältnissen im Eismeer, mehr oder weniger Havarie erlitten.

Von dem Jahre 1887 ab vollzog sich die Schiffahrt auf dem Karischen Meere fast ausschliesslich unter der unmittelbaren Leitung des Kapitäns Wiggins, während in den letzten Jahren auch neben ihm mehrere englische Schiffe Waren nach dem Jenissei schafften. Auf seine Veranlassung bildete sich im Jahre 1887 in England die Gesellschaft „The Phoenix Merchant Adventurers", deren Bevollmächtigter mit Wiggins zusammen bei dem russischen Finanzminister die Genehmigung nachsuchte, Waren nicht nur in diesem, sondern auch im folgenden Jahre zollfrei in den Jenissei und Ob einführen zu dürfen. Das Gesuch wurde durch den Allerhöchsten Befehl vom 6. Oktober 1887 bewilligt. Das Dampfschiff „Phoenix" fuhr in diesem Jahre mit Waren aus England etwa 200 Werst den Jenissei aufwärts und erreichte Jenisseisk. Der glückliche Verlauf dieser Fahrt bewog die Gesellschaft, das Privilegium der zollfreien Einführung von Waren nach Sibirien für eine längere Zeit sich zu erwerben. Das Gesuch fand eine warme Unterstützung durch den englischen Gesandten, Sir Robert Morier, der die Herstellung dieser neuen Verbindung nicht nur als eine einfache Handelsunternehmung, sondern als eine Annäherung der beiden grossen Staaten durch diesen Seeweg ansah. In demselben Jahre suchte auch A. M. Sibirjakow für 5 Jahre die Erlaubnis nach, gewisse Waren zollfrei einzuführen. Daraufhin erging unter dem 21. Mai 1888 die Verordnung, dass für die Zeit von 1888 bis 1892 ausländische Waren nach der Mündung des Jenissei zollfrei eingeführt werden konnten, und für das Jahr 1888 auch nach der Mündung des Ob nach Massgabe der früheren Festsetzungen. Als Kontrollierungs- und Löschungspunkt wurde Goltschicha an der Mündung des Jenissei bestimmt. Die russische Regierung verlangte aber, dass von den mit ausländischen Waren beladenen Schiffen bei der Abfahrt nach Sibirien ein namentliches Verzeichnis der Waren und deren Menge dem Finanzministerium einzureichen sei. Dieses Verzeichnis unterlag der Durchsicht der Minister der Finanzen, des Ackerbaues und der Kronsgüter; ergab sich aber, dass solche Waren und in einer solchen Menge zur Einfuhr kommen sollten, die als zollfreie Güter die russischen Geschäfte und Fabriken schädigen könnten, so wurde die Einfuhr überhaupt nicht gestattet oder doch nur in einer beschränkten Menge. Der Vertreter der englischen Gesellschaft wurde nun aber vorstellig, dass nicht Goltschicha als Kontrollirungspunkt festgesetzt würde, was sowohl für die Ozean-, wie für die Flussschiffe ungünstig sei, da es dann leicht an Zeit fehlen könne, um rechtzeitig in der günstigen Jahreszeit die Rückfahrt antreten zu können; vorteilhafter sei es, die Waren dort im Beisein von Beamten auf die Flussschiffe umzuladen, sie zu plombieren, und erst in Jenisseisk die Revision vorzunehmen. Der russische Finanzminister genehmigte für dieses Jahr das Gesuch, verlangte aber, dass in Zukunft keine dem Zoll unterliegenden Waren nach Goltschicha gebracht würden, weil keine Zollbeamten hier vorhanden wären. Im Jahre 1890 wurde der englische Gesandte, von den englischen Unternehmern dazu veranlasst, von neuem vorstellig, die für die zollfreie Einfuhr von Waren gewährte Zeit noch um 2 Jahre, also bis 1894 einschliesslich, zu verlängern, da die Gesellschaft in den ersten 2 Jahren, 1888 und 1889, die Vergünstigung infolge von Misserfolgen nicht hätte benutzen können, was auch von der russischen Regierung unter dem 28. Dezember 1890 zugestanden wurde.

In dieser zweiten Periode wurden 22 Dampfschiffe aus England nach der Mündung des Jenissei abgesandt, von denen 19 ihren Bestimmungsort erreichten.

Nach der erfolgreichen Fahrt des Dampfschiffes „Phoenix" im Jahre 1887 sandte die Gesellschaft „The Phoenix Merchant Adventurers" im folgenden Jahre das Dampfschiff „Labrador" mit einer Fracht von 1500 Pud durch das Karische Meer nach der Mündung des Jenissei; es musste aber die Rückfahrt antreten, ohne zu löschen, da kein Flussdampfer nach Goltschicha kam, um die Waren nach Jenisseisk zu transportieren. Fast dasselbe wiederholte sich im Jahre 1889: der „Labrador" erreichte mit einer Fracht von 3500 Pud Goltschicha; da aber das Fahrwasser nicht bekannt war, fuhr er den Jenissei nicht weiter aufwärts; der Flussdampfer konnte infolge eines Sturmes Goltschicha nicht erreichen, und so trat der „Labrador", nachdem 1475 Pud 30 Pfund*) am Ufer abgeladen waren, die Rückfahrt an. Diese Missgeschicke in den Jahren 1888 und 1889 veranlassten, dass die Gesellschaft „The Phoenix Merchant Adventurers" liquidierte. Es entstand aber in England eine andere Gesellschaft, „Anglo Siberian Prading Co.", welche 1890 gleichzeitig drei Dampfschiffe nach der Jenissei-Mündung absandte; hier wurden die Waren auf Flussschiffe umgeladen, die sie nach Jenisseisk, nach Krassnojarsk und einen Teil nach Irkutsk schafften.

II.

In den 11 Jahren, 1887—1897 einschliesslich, war die Einfuhr und Ausfuhr auf dem Seewege nach Sibirien nicht besonders gross; es waren eben nur Versuchsjahre. Im ganzen wurden 395559 Pud 32 Pfund an Waren eingeführt, und zwar:

im Jahre	1887	11500	Pud	1 Pfund
„ „	1889	1475	„	30 „
„ „	1890	30800	„	
„ „	1893	100000	„	
„ „	1894	2656	„	
„ „	1895	18145	„	
„ „	1896	38821	„	1 „
„ „	1897	192168	„	

Der Zoll für diese Waren betrug etwa 98000 Rubel. Eingeführt wurden Salz, Schleifsteine, rote Farbe, Eisenketten, Metalle und daraus gefertigte Arbeiten, Maschinen, Olivenöl, Zimmt, Konserven, Eisen, Stahl, Chemikalien, Stearienkerzen, Pfeffer, Soda, Reis, schwarzer und Ziegelthee.

*) 1 russisches Pfund = 0,409 kg.

Die Ausfuhr war noch geringer: im Jahre 1890 bestand sie aus Getreide im Werte von 7760 Rubel; als Proben wurden abgesandt: 341 Pud Graphit, 364 Pud Wolle aus Transbaikalien, 425 Pud Horn, 6 Pud Bärenfelle, 30 Pud Pferdehaare, 2000 Pud Hanf. Diese Proben fanden auf dem Markte in London vollen Beifall. Im Jahre 1897 wurden von sibirischen Ackerbauern 180000 Pud Weizen verkauft und auf englischen Dampfschiffen in der Bucht Nachodka verladen, wofür ausländische Waren eingetauscht wurden.

So waren die Hoffnungen, die man auf die Herstellung einer festen Handelsverbindung zwischen Europa und Sibirien gesetzt hatte, nicht getäuscht, und schon die so geringe Einfuhr von ausländischen Waren hatte einen vorteilhaften Einfluss auf die Bevölkerung des nördlichen Sibiriens, indem der Erwerb gewisser Sachen bedeutend billiger wurde; so kostete z. B. ein Pud Stearinkerzen 10 Rubel 50 Kopeken bis 11, ja 13 Rubel, während nach der Einfuhr aus dem Auslande der Preis auf 8 Rubel 50 Kopeken sank.

Solange die Verbindung Europas mit Sibirien durch das Karische Meer nur eine gelegentliche war, schädigte die zollfreie Einfuhr von ausländischen Waren das Interesse Russlands nicht; jetzt aber, wo der Seeweg als hinlänglich gefestigt angesehen werden kann und anzunehmen ist, dass in Zukunft ein Teil der Theefracht diesen Weg nehmen wird, ferner die Menge der mit fremden Schiffen eingeführten Waren sehr gewachsen ist, hält es das russische Finanzministerium für notwendig, die Bedingungen über den weiteren Transport von fremden Waren in Erwägung zu ziehen. Es fand infolgedessen in dem Handels- und Manufaktur-Departement eine bezügliche Beratung statt, die zu folgenden, von dem Finanzminister bestätigten Vorschlägen führte:

1. In der Schiffahrtsperiode 1897 ist die Zufuhr ausländischer Waren, mit Ausnahme von patentierten Arzneimitteln, lithographischen Steinen, Büchern und Drucksachen, welche überhaupt nicht eingeführt werden dürfen, unter den bisherigen Bedingungen zu erlauben; es sind nämlich der eingeführte Zucker und die daraus hergestellten Sachen, Tabak, Streichhölzer, Spiritus, Wein, Thee, ausser dem Ziegelthee, Manufaktur-Waren, Tuch- und Wollwaren und Soda mit einem Zoll nach dem allgemeinen europäischen Zolltarif zu belegen; Ziegelthee nach dem Tarifsatze der Zollbehörde in Irkutsk; die übrigen Waren sind zollfrei unter Nachsuchung einer besonderen Erlaubnis der Minister der Finanzen, des Ackerbaues und der Kronsgüter für die Einfuhr.

2. Schon jetzt ist durch die entsprechenden Börsenkomitees der interessierten Kaufmannschaft als Richtschnur bei dem zukünftigen Verschreiben von ausländischen Waren, die auf dem Seewege in Sibirien eingeführt werden sollen, zu eröffnen, dass von 1898 ab für diese Waren der allgemeine europäische Zollsatz zur Anwendung kommt; nur Salz und Kohlen haben den für den Hafen von Archangelsk gültigen Zoll zu zahlen; dass schliesslich zu einer zollfreien Einfuhr Maschinen und Geräte zugelassen werden, und zwar unter dem Einverständnis der Minister der Finanzen, des Ackerbaues und der Kronsgüter für jeden einzelnen Fall.

3. Dem Zolldepartement ist aufzugeben, für die Kontrollierung der auf dem Meer nach den Mündungen der sibirischen Flüsse eingeführten fremden Waren in der Schiffahrtsperiode 1898 Sorge zu tragen, um eine Kontrebande zu verhüten.

4. Die Verwaltung der nicht in dem Steuerregister festgesetzten Abgaben und des Staatsverkaufs von Getränken ist gehalten, die notwendigen Anordnungen für die Kommandierung von Beamten des Steuerressorts nach den Mündungen des Jenissei und Ob Sorge zu tragen, um die während der Schiffahrtsperiode 1897 hierher eingeführten Waren zu kontrollieren und die nicht zollfreien Waren zur Zahlung des Zolles heranzuziehen.

Diese Verordnung des Finanzministers rief aber eine Polemik hervor, indem weder die interessierten Persönlichkeiten noch auch die Presse einverstanden waren. Es wurde hervorgehoben, dass, wollte die Regierung die Ausfuhr billiger sibirischer Produkte nach dem Auslande unterstützen, noch auf mehrere Jahre die zollfreie Einfuhr von ausländischen Waren aufrecht erhalten werden müsse. Die Presse begründete die Notwendigkeit des Porto-Frankos der Mündungen der sibirischen Flüsse durch den Hinweis auf die ausserordentlichen Entbehrungen, die die nordsibirische Bevölkerung, infolge des Mangels an den unumgänglichen Lebensbedürfnissen und wegen der hohen Preise für die von den russischen Händlern verkauften Waren, zu erleiden hätten. In diesem Sinne sprachen sich auch die Stadtverwaltungen von Tomsk, Tjumen und Jenisseisk aus.

Es würde mich zu weit führen, die Ausführungen dieser Stadtverwaltungen hier vollständig wiederzugeben. Aber wissenswert ist es doch, dass die Stadtverwaltung von Tomsk angab, dass aus dem Bassin des Ob 10—12 Millionen Pud verschiedener Getreidearten alljährlich ausgeführt werden könnten, die jetzt keinen Absatz fänden, was Seeschiffe von einem Gehalt von 200000 Tonnen erfordere und den russischen Unternehmern 2—2 1/2 Millionen Rubel für eine Fracht einbringen würde. Jetzt mit der Zunahme der Ansiedler in dem Gouvernement Tomsk vermehre sich die Zahl der Weizenbauer immer mehr. Die Preise an den Sammelpunkten des Gouvernements übersteigen nicht 40—50 Kopeken für das Pud, während es in Libau 110—112 und in London 126 bis 130 Kopeken kostet. Ausser dem Weizen können auch noch aus Sibirien Hafer, Mehl, Spiritus, Hanf- und Leinsamen, Flachs, Tuch, Hanföl, Rahm, Pökelfleisch, Schweineborsten und Pferdehaare ausgeführt werden.

Die Stadtverwaltung von Tjumen wies unter anderem darauf hin, dass in Tjumen Millionen von Pud Getreide lagere und verderbe; es müssten Vorkehrungen getroffen werden, um dasselbe auf dem Seewege abtransportieren zu können, um dafür Ackerbau- und andere Maschinen, eiserne Dampfkessel, elektrische Apparate, Steinkohlen, Antracit, Gerbstoffe, feuerfeste Ziegeln, Gas- und Rauchröhren, stählerne und eiserne Taue, Ketten, Anker und Muldenblei, Zinn, assortiertes und Blatteisen 10 Jahre lang zollfrei einzuführen. Tjumen sei der Anfang des Systems der westlichen sibirischen Flüsse und der Konzentrationspunkte der sibirischen Dampfschiffe. Jetzt verkehrten 100 Dampf- und 300 Segelschiffe auf den Flüssen. Nach dem Bau der sibirischen Eisenbahn habe ihre Thätigkeit bedeutend abgenommen; würde aber der Seeweg eröffnet, so könnten sie Getreide, Wolle und andere Produkte nach der Mündung des Ob transportieren.

Die Stadtverwaltung von Jenisseisk beantragte die zollfreie Einfuhr aller ausländischer Waren nach dem nördlichen Sibirien, weil alle Gegenstände, die zum Leben unbedingt notwendig wären, hier ausserordentlich teuer wären; ferner die Einfuhr von Maschinen für die Goldgewinnung, den Bergbau und die Industrie, welche noch nicht vorhanden wäre und sonst nicht entstehen könne. Die Schiffahrt würde sich auf dem Jenissei, auf der Angara und ihren Nebenflüssen mehr entwickeln und der Fischfang am unteren Jenissei sich verbessern. Dagegen könnte das reiche Minussinskische

Gebiet Millionen Pud Getreide, Flachs, Hanf, Fett, Häute ausführen, die jetzt wegen der grossen Entfernung der Märkte nicht verwertet werden könnten. Die sibirische Bahn allein würde mit diesen Lasten fertig werden, aber ihr Transport zu den geringsten Tarifen nach einem Hafen des Europäischen Russlands, wenn auch nur nach Archangelsk — dem nächsten Punkte unter Berücksichtigung der Perm-Kotlass-Eisenbahn — um sie ins Ausland auszuführen, würde schwerlich möglich sein, weil die Entfernung nicht nur vom Baikal, sondern auch von den südlichen Bezirken der Jenisseiskischen Gouvernements zu gross wäre.

Das Handels- und Manufaktur-Departement konnte natürlich diese Ausführungen der Presse und der Stadt-Verwaltungen in Betreff des nordsibirischen Porto-Frankos nicht unbeachtet lassen, so dass im Januar 1898 eine Kommission zur Beratung der zollfreien Zulassung von ausländischen Waren nach den Mündungen des Ob und Jenissei eingesetzt wurde. Den Vorsitz führte W. I. Kowalewskij; Mitglieder waren der Direktor des Zoll-Departements, die sibirischen Stadthäupter, Repräsentanten des Ressorts und der verschiedenen Zweige der Industrie und des Handels, ferner ein Mitglied des Rates des Finanzministers D. E. Kobeko und der Admiral Makarow.

Bei der Eröffnung der Sitzung gab der Vorsitzende eine geschichtliche Übersicht über den Gang der Eröffnung und Errichtung des nördlichen Seewegs; er fasste dann die Wünsche und Argumente der Sibirier — die Notwendigkeit der Entwickelung einer Industrie, die ausserordentliche Bedeutung der zollfreien Einfuhr gewisser Waren zur Entwickelung des Ackerbaues und für die Ausfuhr seiner Produkte; die auch in Zukunft beschränkte Rolle der sibirischen Bahn infolge der hohen Ausgaben für den Transport; die Notwendigkeit der Einfuhr, um die sibirischen Rohmaterialien ausführen zu können; die grossen Interessen der Flussschiffahrt, die jetzt infolge der Durchführung der Eisenbahn keine Arbeit hätte — zusammen.

Die in der Beratung ausgesprochenen Ansichten für und gegen die zollfreie Einfuhr hier anzuführen, würde zu weit führen. Es mag nur erwähnt werden, dass die Gegner der zollfreien Einfuhr darauf hinwiesen, dass der Seeweg nicht nur den Interessen Sibiriens, sondern denen des ganzen Russlands dienen solle; dass die Engländer grossen Gewinn aus der Einfuhr zögen, sich aber nur wenig um die Ausfuhr kümmerten. Man dürfe keine Ausländer nach Sibirien zulassen, denn sie würden den russischen Fabrikanten den Markt entziehen.

Die verschiedenen Ansichten zusammenfassend, stellte der Vorsitzende fest, dass nur zwei Mitglieder sich für die zollfreie Einfuhr erklärt hätten, die übrigen aber sich für die Herabsetzung des Zolls verschiedener Waren aussprächen. Er hielt es für notwendig, darauf hinzuweisen, dass es nicht wünschenswert sei, den für das ganze Russland aufgestellten Tarif zu durchbrechen; die Entfernung Sibiriens gebe diesem noch nicht das Recht, ausschliesslich Vergünstigungen zu fordern, da dann auch die Gouvernements Perm und Orenburg und der Norden Russlands solche verlangen könnten. Die Gesuche der übrigen Stadtverwaltungen könnten nur in den notwendigsten Grenzen erfüllt werden; es sei ja auch schon etwas in dieser Beziehung gethan: das Finanzministerium im Einverständnis mit dem Ministerium des Ackerbaues und der Kronsgüter habe die Absicht, die zollfreie Einfuhr für die für die Goldgewinnung notwendigen Gegenstände zuzulassen und den Zoll für gewisse landwirtschaftliche Maschinen, die nicht in Russland gearbeitet werden, herabzusetzen.

Der Vorsitzende schlug nun für die weitere Beratung über die Klassifizierung der Waren vor, als Grundlage anzunehmen: 1. erzeugt Russland eine gewisse Ware oder erzeugt es sie nicht; 2. sind Gegenstände für den Massenbedarf notwendig (z. B. Salz); und 3. sind Gegenstände nötig, um Fabriken und Industrieanstalten entstehen zu lassen. Von diesem Gesichtspunkte aus sollten alle einzelnen Rubriken der sibirischen Einfuhr in Erwägung gezogen werden.

Bei der Betrachtung des Verzeichnisse der einzuführenden Waren erstreckte sich die Beratung vor allem auf den Thee, der bis dahin nach dem irkutskischen Tarif mit einem Zoll von 2 Rubel 50 Kop. für das Pud belegt war. Die Repräsentanten des Theehandels gaben dem Transport durch die Mongolei, dem auf dem neuen Seewege gegenüber, den Vorzug. Sie führten aus, dass der Transport des Thees durch die Mongolei zwar teuer, aber zuverlässiger und bequemer insofern sei, dass er nicht an eine bestimmte Zeit gebunden sei, wie ein solcher auf dem Seewege. Die Theehändler hielten den Seeweg nicht für erspriesslich und sprachen die Befürchtung aus, dass der alte Weg durch die Mongolei verfallen könne, so dass es möglich sei, dass Sibirien auf ein, zwei Jahre keinen Thee habe. Deshalb baten sie, den zur See transportierten Ziegelthee mit einem solchen Zoll zu belegen, dass er die Ausgaben für den Transport des Thees auf dem einen und dem anderen Wege gleich mache, indem der Seeweg im Vergleich zu dem mongolischen immer noch kürzer wäre (4 Monate und 1½ Jahr). Sie schlugen vor, den Zoll auf mindestens 5 Rubel Gold für das Pud festzusetzen. Dieser Ansicht stimmte die Mehrheit bei; nur über die Höhe des Zolls gingen die Ansichten auseinander. So schlug der Admiral Makarow vor, dass ein Zoll von 3 Rubel 75 Kopeken vom Pud vollständig ausreiche; bei einem Zoll von 5 Rubeln werde der Thee nicht in hinreichender Menge kommen, obgleich er die Hauptware auf diesem Wege sei. Bei der Erörterung der Frage über die zollfreie Einfuhr von Salz und Steinkohlen wiesen die Anhänger einer solchen auf den Mangel an Salz in Sibirien hin. Wenn auch das Salz im Bassin des Ob ziemlich billig sei, so koste das Pud im Jenisseiskischen Gouvernement doch 65 Kopeken und sei äusserst schlecht. Ausserdem wäre die zollfreie Einfuhr von Salz der russischen Produktion nicht gefährlich, da die grossen Transportkosten auf dem Seewege einen Mitbewerb vollständig ausschlösse (das Pud ausländischen Salzes kostet 40, des russischen 26 Kopeken). Wenn man auch anfängt, Steinkohlen in Sibirien zu fördern, so ist das doch für den Bedarf noch nicht ausreichend, so dass die zollfreie Einfuhr für sehr wünschenswert gehalten wurde. Die Frage über die Zulassung von Dampfkesseln und jeder Art von Maschinen veranlasste einen sehr lebhaften Meinungsaustausch; die einen waren für eine zollfreie Einfuhr, die anderen gegen eine solche. Schliesslich beschloss die Mehrheit, dass alle für die Herstellung von Fabriken und Gewerken notwendigen Maschinen für 5 Jahre zollfrei eingeführt werden sollten.

Wie sich nun die russische Regierung zu diesen Beschlüssen stellen wird oder gestellt hat, darüber liegen mir keine Nachrichten vor. Jedenfalls hatten sie 1899 noch keine Gesetzeskraft, wie aus dem „Sibirischen Handels- und Industrie-Kalender, Tomsk 1899" hervorgeht. Dass aber russischerseits diesem neuen Seewege durch das Karische Meer ein grosses Gewicht beigelegt wird, ergiebt sich daraus, dass schon seit Jahren unter dem Obersten Toll an der Verbesserung der Mündungen des Ob und Jenissei gearbeitet

wird. Auch für 1902 sind zu diesem Zweck 54700 Rubel in dem Marine-Etat in Ansatz gebracht.

Der „Russkii Invalid“ vom 14. März 1901 bringt bereits folgende Notiz: „In Rücksicht auf die in den letzten Jahren immer mehr zunehmenden Handelsverbindungen auf dem Meere zwischen der Mündung des Ob und den englischen Häfen wird beabsichtigt, eine von den Buchten des Ob-Busens zu einem See-Ausfuhrhafen einzurichten. Zu diesem Zweck werden Hafen-Bauten errichtet werden, die für ein bequemes Ankern, Ausladen und Beladen der Schiffe notwendig sind.“

Um die Fahrt auf dem nördlichen Seewege sicher zu stellen, hält es der Admiral Makarow, gestützt auf seine neuerdings mit dem „Jermak“ gemachte Reise nach Spitzbergen, für möglich und notwendig, hier auch Eisbrecher in den Dienst zu stellen.

Da schon seit dem Jahre 1895 eine russische Dampfschiffs-Gesellschaft einen regelmässigen Verkehr zwischen Archangelsk und der Petschora unterhält, so dürfte wohl nicht zu zweifeln sein, dass demnächst die Fahrten bis zum Ob und Jenissei auch von russischen Schiffen unternommen werden, was schon in der letzten Beratung über den nördlichen Seeweg für wünschenswert gehalten wurde. Ob nicht auch der deutsche Handel aus diesem Wege Nutzen ziehen könnte, wage ich nicht zu entscheiden.

Münchner Orientalische Gesellschaft.

Die Generalversammlung ist zu Freitag, den 8. Mai, abends 8 Uhr, im Café des Deutschen Theaters angesagt. Am 30. April wird in den Prinzensälen des Café Luitpold Leutnant Giehrl über seine Erfahrungen im chinesischen Feldzuge unter dem Titel „Erlebnisse an der chinesischen grossen Mauer“ sprechen (mit Lichtbildern). Den Inhalt der in der Wintersaison 1901/02 bisher stattgehabten neun Vorträge werden wir in sachgemässen Referaten in den Heften der Zeitschrift skizzieren.

I. Allgemeine Versammlung.

26. November.

Dr. Hugo Grothe: „Das Interessegebiet der Anatolischen Eisenbahn“.

Ländergebiete haben ihre Schicksale wie die organisierte Natur. Perioden des Aufschwungs wechseln mit solchen des Niedergangs. Wohl nirgends erkennen wir diese Thatsache deutlicher als auf der im Laufe der Zeiten so viel beschrittenen, so viel umstrittenen Völkerbrücke zwischen Asien und Europa, auf dem Boden von Kleinasien. Im Altertum der Sitz mächtiger griechischer Kolonieen, die Geburtsstätte blühender Christengemeinden und bedeutender Männer, hat es später, trotz seiner so überaus günstigen vermittelnden Stellung zwischen Orient und Occident während langer Jahrhunderte im Schlafe gelegen. Diese Thatsache erklärt sich zum Teil aus seiner natürlichen Abgeschlossenheit, vor allem aber aus dem Umstande, dass Kleinasien infolge des dominierenden Einflusses der benachbarten griechischen Halbinsel in politischer Beziehung zu keinen Zeiten, weder im Altertum, noch im Mittelalter, eine selbständige Rolle gespielt oder ein einheitliches Gepräge aufgewiesen hat. Erst in einer uns naheliegenden Epoche ist es dem Volke der Osmanen gelungen, von der Halbinsel Besitz zu ergreifen und ihr Reich darauf aufzurichten. Aber die Vereinigung der zahlreichen Völkerschaften unter dieser Dynastie bedeutete für Kleinasien kein Erwachen, keinen Aufschwung. Das liegt in der starren Indolenz begründet, in die das osmanische Volk versunken ist. Unseren Tagen war es vorbehalten, die Halbinsel einer Wiedergeburt entgegenzuführen und sie aus Nacht und Stillstand zu erlösen. Das Abendland steht heute im Begriffe, dem Morgenlande zurückzuerstatten, was es einst an Gütern der Kultur von ihm empfangen hat.

Die plastische Physiognomie Kleinasiens ist die eines Gebirgslandes. Das Innere, eine Hochebene von 600—1200 Meter Seehöhe, grösstenteils steppenartig und mit zahlreichen Salzseen und Salzwüsten erfüllt, die zu den abflusslosen Gebieten gehören, ist nach aussen hin durch eine mächtige Gebirgsumwallung, die besonders am Nordrande infolge vermehrter Niederschläge herrliche Wälder trägt, abgeschlossen. Das Klima erinnert im allgemeinen an das Südeuropas; doch sind die Gegensätze in den einzelnen Landesteilen wegen der bedeutenden Höhenunterschiede und der Verschiedenheit der Niederschlagsmengen gross.

Ein buntes Völkergemisch bewohnt den Boden Anatoliens. Die herrschende Bevölkerung bilden die osmanischen Türken, die, wenn auch mit der ursprünglichen Bevölkerung stark vermischt, doch noch einen starken Rest des mongolischen Blutes verraten. Wer ihre Sprache kennt und mit ihnen öfter und länger in Berührung kommt, wird sie ob ihrer ungekünstelten Geradheit und ihrer aufrichtigen Ehrlichkeit achten und schätzen lernen. Neben ihnen sind am zahlreichsten die Armenier. In der Diaspora treten sie zumeist als Mittelsleute des Handels, als Verschleisser der landwirtschaftlichen Erzeugnisse, als Zuträger der eingeführten Waren auf und in wenig skrupulöser Weise. So haben soziale Momente bei den armenischen Metzeleien nicht unerheblich mitgespielt. In der Heimat aber, wie der Vortragende sich gelegentlich seiner Reisen im nördlichen Armenien überzeugen konnte, sind sie durchaus Ackerbauer. Auch auf diesen liegt ungerechtfertigt ein Odium, wie es auf die Armenier im allgemeinen fiel. Der Gesichtskreis dieser Dorfbewohner geht oft nicht über wenige Meilen in der Runde um ihre Arbeitssitze. Sie sind zumeist ein Spielball in den Händen der Kurden, Lasen und anderer gewaltthätiger Völkerschaften, nicht minder in denen einer gewissenlosen Beamtenschaft.

Durch die Kreuzzüge ist die Levante zum erstenmal wieder nach langer Vergessenheit in das Interesse der Abendländer gerückt worden; doch erst im eben verwichenen Jahrhundert ist uns durch die epochemachenden Forschungen eines Curtius, Kiepert, Barth, Virchow, Luschan, besonders aber durch Heinrich Schliemann, der uns das alte Ilion wiedergab, so recht zum Bewusstsein gekommen, welche reich bewegte Vergangenheit die anatolische Halbinsel hat und welche Schätze an Altertümern sein Boden birgt. Die Geschichte Kleinasiens ist innig verknüpft mit der Geschichte und der Entwickelung der alten Kulturwelt überhaupt. Eine selbständige und einheitliche Geschichte hat das Land, wie schon angedeutet, mit Ausnahme der kurzen Herrschaft der lydischen Könige Alyattos und Krösus, nie gehabt. Um die Wende des 2. Jahrtausends bildeten sich an der vielgestaltigen Westküste die griechischen Kolonieen, die im 7. und 6. Jahrhundert v. Chr. eine Beute der genannten lydischen Könige wurden. Um die Mitte des 6. Jahrhunderts fiel das lydische Reich, das ganz Alt-Kleinasien in sich schloss, in die Hände der Perser, die ihrerseits die Halbinsel an Alexander d. Gr. verloren, nach dessen Tode Kleinasien das Hauptgebiet des Hellenentums wurde. Ein grosser Teil West-Kleinasiens war von 280 v. Chr. bis 133 v. Chr. im pergamenischen Reiche vereinigt, dann kamen die Römer und verleibten die Halbinsel unter dem Namen Provinz Asia minor ihrem Weltreiche ein. König Mithridates VI. von Pontus versuchte noch einmal im ersten vorchristlichen Jahrhundert, sämtliche grossen Stämme zu einem grossen Reiche zusammenzuschliessen; der Plan scheiterte an der Kriegskunst der Römer. Im byzantinischen Reiche war Kleinasien der stetige Schauplatz blutiger Kriege. Im 11. Jahrhundert kam es unter die Herrschaft der Seldschuken, die Ikonium zu ihrer Hauptstadt erkoren, im 14. Jahrhundert endlich unter die Dynastie der Osmanen, die 1453 sich in den Besitz des letzten Bollwerkes des oströmischen Reiches setzten, des stolzen Byzanz, von wo aus sie ihre Herrschaft in drei Erdteilen begründeten und sicherten.

In dieses Land hinein, das im Laufe der Jahrtausende der Spielball der Grossen gewesen und dessen Kultur seit langen Zeiten dieselbe geblieben, schickt sich nun Europa an, eine Bresche zu legen. Eisenbahnen sollen die natürlichen Reichtümer Anatoliens erschliessen, das Land wirtschaftlich heben und der abendländischen Kultur näher bringen. Ausser zahlreichen kürzeren und längeren Küstenlinien ist es besonders die Anatolische Eisenbahn, die in einer Länge von 1033 Kilometer in hauptsächlich südöstlicher Richtung die Halbinsel durchquert. Sie ist ein Teilstück der in diesen Tagen beschlossenen Bagdadbahn, die Konstantinopel mit dem Persischen Meerbusen verbinden wird und eine wesentliche Verkürzung des Handelsweges nach Indien und Ostasien bedeutet.

Die Entstehung der Anatolischen Eisenbahn datiert in das Jahr 1873 zurück, in welchem Jahre die 91 km lange Strecke von Haidar-Pascha, einer Vorstadt Konstantinopels auf asiatischer Seite, bis Ismid von der türkischen Regierung gebaut wurde. Der russisch-türkische Krieg und die eintretende Finanznot brachten die Absicht, die Bahn quer durch Kleinasien nach den Plänen des Ingenieurs Pressel, des Erbauers der Brennerbahn, fortzusetzen, ins Stocken. Die Pforte hatte mit dem Bahnbau besonders strategische Vorteile im Auge: es handelte sich vor allem darum, die kleinasiatischen Kerntruppen auf möglichst kurzem und schnellem Wege nach Konstantinopel zu bringen. 1888 erhielt die Deutsche Bank zu Berlin auf 99 Jahre die Konzession zum Bau und Betrieb der Fortsetzung von Ismid über Eskischehr nach Angora (486 km). Die fertige, aber halb verfallene Strecke Haidar-Pascha—Ismid wurde ihr mit allem Material gegen 6 Millionen Franken abgetreten. Schon 1893 konnte die neue Linie dem Verkehr übergeben werden. Durch kaiserlichen Firman wurde im selben Jahre die Weiterführung der Bahn von Angora nach Kaisarieh (ca. 480 km) genehmigt, desgleichen die Zweiglinie von Eskischehr nach Konia (444 km). Diese letztere wurde bereits 1896 eröffnet. Sie wird den Charakter einer Zweigbahn verlieren, sobald die Bagdadbahn über Konia geführt sein wird. Die türkische Regierung hat der Anatolischen Eisenbahn eine jährliche Brutto-Einnahme pro km garantiert, die für die einzelnen Strecken zwischen 6750 und 15000 Frcs. schwankt. Sie weiss, dass sie ihre Rechnung dabei finden wird; denn schon heute hat sich in den von der Bahn durchzogenen Gebieten eine vollständige Wandlung durch Zunahme der Bevölkerung wie durch Belebung von Ackerbau und Handel vollzogen.

Im zweiten Teil des Vortrags ging der Redner an Hand zahlreicher typischer Lichtbilder auf die Schilderung der Trace der Anatolischen Eisenbahn ein, indem er die wichtigsten geographischen, kunsthistorischen und wirtschaftlichen Momente des umliegenden Interessegebiets hervorhob. Eine vieltausendjährige Geschichte entrollt sich dem Kleinasienfahrer, der, an die Linie der Anatolischen Bahn sich lehnend, zur Rechten und zur Linken ausschweift. Überall wandert er über dem Staube uralter Kulturvölker, die uns als Zeugen ihres Daseins und ihres hohen Könnens Reste ihrer eigenartigen Baukunst hinterlassen haben, die gegen unsere ernüchterte europäische Formenwelt lebhaft abstechen. Die Lokomotive aber, deren Pfiff durch bislang weltabgeschiedene Gegenden hallt, ruft eine neue Zeit. Wird die Bahn erst weiter fortgeführt sein zur märchenumwobenen Chalifenstadt Bagdad im einstigen Eden von Mesopotamien und Ausmünden am Persischen Golf, dann wird ihr als direkte Fortsetzung des Schienenstranges London—Paris—Konstantinopel internationale Bedeutung zukommen. Es ist ein gutes Omen für die neue Route, dass sie ihr Entstehen deutscher Thatkraft und deutschem Kapital verdankt. Dieser Umstand bietet eine Garantie für das Gedeihen des neuen Völker- und Handelsweges, und er kann um so eher den Interessen des Friedens dienen, als er frei ist vom Einfluss Russlands und Englands, der beiden erbitterten Rivalen in Asien. Die deutsche Gelehrtenwelt macht alle Anstrengungen, Kleinasien und das uralte Kulturland von Mesopotamien der weitgehendsten Kenntnis zu eröffnen. Stattlich ist die Zahl der deutschen Geographen, Botaniker, Volkswirtschaftler, Archäologen, wie der höheren Militärs, welche jene Gebiete nach allen Richtungen hin in den letzten Dezennien durchquerten. Die deutsche Handelswelt möge nicht zögern, zu folgen und seine Macht dort zu entfalten. So repräsentiert der neue Schienenstrang in merkantiler wie wissenschaftlicher Beziehung eine Errungenschaft von gewaltiger Tragweite, und das alte Anatolien wird bei seiner nie versiegenden Kraft der Verjüngung und abermaliger Blüte entgegen gehen.

Bücherbesprechungen.

„Der ferne Osten.“ Illustrierte Zeitschrift zur Verbreitung der Kenntnis ostasiatischer Kultur und Verhältnisse. Schanghai 1902. Verlag der Deutschen Druckerei und Verlagsanstalt. Vierteljährlich ein Heft à 3 M.

„Was uns in Deutschland ganz besonders abgeht, ist eine genauere Kenntnis des chinesischen Volkes, wie sich dieselbe nur aus einer eingehenden Beschäftigung mit der Geschichte der Litteratur und den Sitten desselben ergeben könnte. Allgemeine Urteile, wie die, dass der Chinese schmutzig und sittenlos sei oder keine Religion besitze, hört man nur zu häufig, und sie sind im allgemeinen ebenso zutreffend, als wenn man sie über die Deutschen oder über die Angehörigen irgend eines anderen Volkes fällte.“

So urteilt Herr von Brandt am Ende des III. Bandes seines Werkes „33 Jahre in Ostasien“, der vor kurzem erschienen ist. Leider hat er nur zu recht. Seitdem durch die ostasiatische Expedition mehr als 22000 Deutsche den Boden Chinas betreten haben, ist das Interesse für den fernen Osten in ganz gewaltigem Maasse gewachsen. Die Kenntnis aber hat auf keinen Fall Schritt gehalten. Geschrieben ist und wird ja recht viel über China, sogar gelesen wird einiges. Und doch können wir eine viel genauere Bekanntschaft mit der Kultur des fernen Ostens recht gut vertragen. Die französische und besonders die englische Litteratur weisen eine viel grössere Zahl von Werken auf, die alle Teile des chinesischen Kulturlebens behandeln, als die deutsche.

Die Handelsbeziehungen Englands und Frankreichs zu Ostasien sind eben längere und waren bedeutendere. Bei dem gewaltigen Aufschwung, den der deutsche Handel mit Ostasien in den letzten Jahren genommen hat, ist vor den praktischen Bedürfnissen die Beschäftigung mit der Kulturwelt Ostasiens zurückgetreten; obgleich man dem Deutschen sonst sicher nicht den Vorwurf machen kann, er verstehe nicht und halte es nicht für der Mühe wert, in die Geistesart anders gearteter Völker einzudringen.

Die neue Zeitschrift „Der ferne Osten“, deren erstes Heft am 16. Januar dieses Jahres in Schanghai erschien (gleichzeitig erscheint in englischer Sprache im Verlage des „North China Herald“ eine Zeitschrift „East of Asia“ mit fast demselben Inhalt), hat sich nun zur Aufgabe gestellt in Wort und Bild die Völker zu malen, die in den gewaltigen Ländergebieten an der Westküste des Stillen Oceans und auf den lieblichen, jener vorgelagerten Inseln wohnen.

Die Zeitschrift, von der jedes Heft etwa 100 Seiten stark sein und etwa 60—70 Illustrationen enthalten wird, erfüllt in ihrem ersten Hefte wohl alle Erwartungen, und hoffen wir, dass die folgenden sich dem vorliegenden würdig anschliessen.

Aus dem reichhaltigen Inhalt möchten wir anführen als besonders erwähnenswert den Artikel: Chang Chih-Tung und die Reformbewegung in China von L. Odontius. Dieser Artikel enthält eine Inhaltsangabe und Kritik des interessanten Buches „Serne“ der Generalgouverneur Chang-Chih-Tung, der seine warnende Stimme schon vor mehreren Jahren erhob und zu Reformen aufforderte, die jetzt zum Teil unter dem Zwange der Verhältnisse wirklich eingeführt werden.

Ein Aufsatz: Russland, Grossbritannien und Deutschland in Nord-China: Port Arthur, Wei-hai-wei, das deutsche Kiautschou-Gebiet, giebt uns einen interessanten Überblick über das, was bislang dort geleistet ist, die Reihenfolge dürfte jedoch hiernach leider sein: Port Arthur, Tsingtau, Wei-hai-wei.

Ein chinesisches Schauspiel in 4 Akten: Die Vergeltung, mit chinesischen Illustrationen, erläutert einen Grundsatz der chinesisch-buddhistischen Moral: des Erbarmens mit den Tieren. Es zeigt zugleich, auf welcher niedrigen Stufe die chinesische Theaterlitteratur steht; übrigens ist das Stück einer 1860 erschienenen Sammlung von 38 Theaterstücken entnommen.

Der durch seine „Chinese Characteristics“ rühmlichst bekannte Arthur H. Smith schreibt über „das neue Peking“; er weist besonders auf die Schönheiten hin, die nicht wie bei anderen Städten in Monumentalbauten bestehen — in China sind alle Häuser einstöckig — sondern die Mannigfaltigkeit und der Farbenreichtum in der „verbotenen Stadt“, wie der kaiserliche Palast heisst, mit seinen Seen, Pavillons, Lusthäusern, voll von Kunstschätzen, von denen allerdings manches verschwunden ist, üben einen unwiderstehlichen Reiz aus.

Doch die Chinesen würden staunen, gewaltig staunen, wenn sie die Veränderungen sehen, die von den fremden Mächten vorgenommen. Ganze Häuserviertel sind verschwunden. Das Dampfross fährt tief in die Stadt hinein. Über die Bedeutung und Zukunft Pekings giebt Herr Smith sein Urteil dahin ab: „Ist der Friede dauernd gesichert, und das darf heute wohl als sicher gelten, so mag Peking wieder eine grosse Stadt werden. Die glänzende Hofhaltung des Kaisers mit seinen nach vielen tausenden zählenden Beamten, Eunuchen und Dienern, sowie der ungeheure Apparat des Mandarinentums mit seinen zahllosen Bureaus bringen das ganz von selbst mit sich. Aber damit ist auch die Bedeutung Pekings erschöpft und wird es in Zukunft bleiben. Sie kann immer nur auf politischem Gebiete liegen, da die Stadt in ihren Mauern weder der Industrie noch dem Handel ein Heim bietet. Die Vorbedingungen dafür fehlen gänzlich."

Alle Beiträge zu besprechen, verbietet der Platz; doch möchten wir zum Schluss noch auf ein Gedicht: „Nächtliche Fahrt auf dem Peiho", vom Prinzen Chun, dem Vater des Kaisers Kuang-hsü, hinweisen.

Dem Unternehmen selbst aber wünschen wir ein gutes Gedeihen und recht viele Leser! Diesem Wunsche sollen diese Zeilen zur Verwirklichung helfen. W. Kolshorn.

Wegener, Dr. Georg. Zur Kriegszeit durch China. 1900/1901. Mit zahlreichen Abbildungen und einer Karte. Allgemeiner Verein für Deutsche Litteratur. Berlin 1902.

Der Verfasser dieses Werkes, welcher während seines langdauernden Aufenthalts auf Samoa ohne jede Kenntnis der Vorgänge in der übrigen Welt geblieben war, erhält bei seiner Landung in Auckland auf Neuseeland die erste Nachricht von den kriegerischen Ereignissen in China und beschliesst, sich nach dem Schauplatz derselben zu begeben. In seiner anziehenden lebendigen Art schildert er seine Ankunft in Hongkong, dessen wundervolle Lage ihn entzückt, das Eintreffen der deutschen Kriegsflotte daselbst und das überaus bunte geschäftige Treiben im Hafen. Die Widersprüche und der Wirrwarr in den Nachrichten über die Ereignisse veranlassen ihn, über Swatau nach Amoy zu gehen. Nach einer vortrefflichen Beschreibung der gebirgigen südchinesischen Küste mit ihren landschaftlichen Reizen, den fjordähnlichen Buchten und der subtropischen Vegetation schildert er seine Eindrücke und Beobachtungen während einer stundenlangen Wanderung durch die eigenartige Stadt. Nachdem er sich in Schanghai, woselbst er dem Empfange Waldersees beigewohnt, mit dem deutschen Kommando nach dem Kriegsschauplatze eingeschifft hat und in Tongku gelandet ist, führt ihn sein Weg durch die verwüsteten Gegenden zwischen Taku und Tientsin, von denen er ein erschütterndes Bild entrollt. Meisterhaft ist seine Beschreibung des Weltlagers von Tientsin mit seinem vielgestaltigen bunten Leben und Treiben, und so lebhaft und anschaulich ist die Schilderung der ferneren Ereignisse, dass wir sie gleichsam selbst mitzuerleben meinen. Wir beteiligen uns an der Expedition nach Pautingfu, machen den beschwerlichen Marsch und die an heiteren Episoden reichen Requisitionen mit, besetzen Städte und Dörfer, suchen voll Kampflust nach den noch immer unsichtbaren Boxern und kampieren auf freiem Felde. Inzwischen hat das Landschaftsbild sich verändert. An Stelle der zerstörten Ortschaften und vernichteten Saaten sind blühende Felder und reiche Dörfer getreten. Wir bewundern den Hochstand der Agrikultur der Chinesen, die äusserst sorgfältige Bebauung ihrer Äcker, die raffinierte Ausnutzung jeder Ackerkrume. Weiter führt uns der Verfasser in das wilde Gebirge des Westens und nach den Siling-Kaisergräbern bei Itschou, die bisher noch keinem Europäer zu betreten erlaubt gewesen. Inmitten eines mächtigen Naturparks liegen von wundervollen Anlagen umgeben in weihevoller Stille die prächtigen Bauten, zu denen marmorne Brücken und breite Kaiserstrassen führen. Nach Besichtigung einiger dieser kunstvollen Grabstätten geht es weiter nach dem Passe von Tsekingkwan an der grossen Chinesischen Mauer, woselbst es zu einem ernsten Gefechte kommt, das mit der glänzenden Erstürmung des Passes endet. Nachdem die Gefallenen, vier tapfere deutsche Soldaten, feierlich bestattet sind und wir die im Gebirge gelegenen altehrwürdigen Ruinen der Kin-Gräber, Grabstätten der bisher fast unbekannten mittelalterlichen Dynastie der Kin-Kaiser, besichtigt haben, geht es weiter nach Peking. Der Einzug erfolgt auf einer mehrere Kilometer langen Strasse der Stadt, von der Breite unserer Strasse Unter den Linden. Hierauf werden wir in die interessantesten Teile des Kaiserpalastes und zu den Tempeln des Himmels und der Erde durch die Höfe und Hallen der „verbotenen" Stadt geführt, deren Inneres in seiner Eigenart und Merkwürdigkeit mit den massenhaften kostbaren Kleinkunstwerken und Holzschnitzereien einen unauslöschlichen Eindruck macht. Nach einer sehr beschwerlichen und gefahrvollen Rückreise durch die verödete und unsichere Ebene zwischen Peking und Tientsin verlässt der Verfasser den Kriegsschauplatz und besucht unsere Kolonie Kiautschou, deren grossartige Neuanlagen er schildert. Von dort begiebt er sich nach Schanghai in das Gebiet des Yangtsekiang, diesem in Handel und Verkehr unzweifelhaft hervorragendsten Teile Chinas. Er unternimmt eine über 1000 Meilen weite interessante Fahrt den mächtigen Strom aufwärts, erleidet bei einer der gefährlichen Stromschnellen Schiffbruch, wird von Chinesen gerettet und kehrt zur Küste zurück, nachdem er noch vorher Nanking und den Ming-Gräbern einen Besuch abgestattet.

Alles das schildert der Verfasser mit möglichster Anschaulichkeit und unter dem unmittelbaren Eindrucke der Ereignisse und Zustände an Ort und Stelle. Das Buch, welches durch Einstreuung interessanter Einzelheiten nicht unter dem ermüdenden Eindrucke der Monotonie, welche Reisebeschreibungen manchmal eigen ist, zu leiden hat, bietet aber nicht nur eine sehr angenehme Lektüre, sondern wirkt auch ebenso anregend wie aufklärend und belehrend. Vor allem bemüht sich der Verfasser, die bisher allgemein verbreiteten und geglaubten falschen Anschauungen und Behauptungen über die Bewohner Chinas zu korrigieren. Der Chinese ist durchaus nicht die minderwerte Kreatur, der schlaffe und unsittliche Charakter, wie er in der Vorstellung der breiten Schichten unseres Volkes lebt, er besitzt vielmehr eine Reihe hervorragender Eigenschaften, und kann in mancher Hinsicht selbst uns zum Muster dienen. So hat der Verfasser die günstige Gelegenheit, die der Krieg geboten hat, China frei und ungehindert zu studieren, nach Möglichkeit ausgenutzt, und sein Buch ist eine höchst wertvolle Bereicherung unserer Litteratur über Ostasien geworden. Dr. A. Scotti.

Drei Bücher über Asien.

Eine genaues Studium der Geschichte bringt uns zu dem vielleicht überraschenden Resultat dass in der Weltpolitik auch eine gewisse Gesetzmässigkeit herrschte und auch jetzt herrscht! Diese Gesetzmässigkeit bezieht sich lediglich auf die wechselnde Richtung der im Vordergrund stehenden Interessen — ein Wechsel, der die Augen der Menschheit periodisch vom Westen nach dem Osten und von dem Osten wieder gegen den Westen richtet.

Es wäre wohl überflüssig, in langen geschichtlichen Ausführungen die Wahrheit dieser Behauptung zu beweisen, denn ein jeder Kenner der Geschichte muss die Thatsachen ja genau kennen. Allerdings hat sich der Raum dieser Fluktuation während zweitausend Jahren bedeutend verändert. Während in den griechisch-persischen Zeiten ihre Endpunkte im Osten höchstens der Indus — im Westen wohl die Küsten Iberiens gewesen sind, ist heute ihr Spielraum der ganze Erdball. Und trotzdem heute die Weltpolitik beständig den ganzen Erdenkreis in ihrer Interessensphäre hat — konzentrieren sich diese Interessen bald nach Osten, bald nach Westen, bald nach Asien, bald nach Amerika.

Nur die Geschichte dieses Jahrhunderts allein lässt diesen periodischen Wechsel der Interessen genau verfolgen. In den zwanziger Jahren steht Amerika im Vordergrund mit seinen grossen Freiheitskämpfen, neu gegründeten Staaten und fortwährenden politischen Umwälzungen. In den vierziger und fünfziger Jahren nimmt dieselben Interessen Asien in Anspruch. Die Tragödie des Kyber Passes und einige Jahre darauf der mächtige Aufstand in Indien mit seinen grässlichen Blutbädern und noch furchtbareren Vergeltungen. Der Brunnen von Cawnpore, unter dessen Rasendeckel hunderte von gemordeten Frauen und Kindern schlummern,

war ebenso der Mittelpunkt von Befürchtungen, Entsetzen und Rachegeschrei der ganzen zivilisierten Welt, wie es vor zwei Jahren das Grab des gemordeten Gesandten v. Ketteler und das bedrohte und belagerte Botschaftsgebäude in Peking wurde. Und dann kam der chinesische Krieg und der Aufstand der Taipings, kurz bis zum Ende der fünfziger Jahren blickte alles nach Osten.

Die mexikanische Expedition, der Sklavenbefreiungskrieg und die Alabamafrage wendeten diese Blicke dann wieder nach Westen ab. Die Goldfelder Kaliforniens, die grossen Ansiedelungen in den Weststaaten thaten auch das ihrige, und neugierige und begehrliche Augen blickten über den Ozean hinüber. Und sie blicken auch heute noch, wohl schon eher besorgt, als neugierig. Doch die letzten Jahre haben wiederum viele Augen in eine andere Richtung gewendet, denn die Vorgänge in Asien werden interessant, immer interessanter, und wohl noch viel bedeutsamere Dinge bereiten sich vor. Und so nimmt Asien wieder einmal den Platz ein — den es schon so oft besessen — den Platz eines Mittelpunktes aller politischen Interessen und politischen Bestrebungen.

Diese Überzeugung, die langsam allgemein wird, hat unter anderen auch die Folge, dass eben in den letzten Jahren immer mehr und mehr über Asien geschrieben und gesprochen wird. Das eigentümliche dabei ist nur das, dass viele, die darüber sprechen und auch manche, die nicht nur sprechen, sondern auch schreiben, dies in einer ziemlich sonderbaren Weise thun, namentlich mit einer grösseren oder noch grösseren Unkenntnis der geographischen, ethnographischen, politischen und anderen Dinge, deren Kenntnisse besonders für ähnliche Redner und Schriftsteller äusserst wünschenswert wäre. Dr. Rohrbach führt in seiner Broschüre über die Bagdadbahn einen recht niedlichen Artikel an, in welchem ein grosses Tagesblatt in den geographischen Verhältnissen Kleinasiens höchst eigenmächtige Änderungen vornahm. Und es ist erst recht erfreulich und nützlich, wenn in der letzteren Zeit auch reichlich gründliche, auf persönlichen Erfahrungen ruhende Bücher erscheinen, aus welchen wir für die aktuellen Fragen reichlichen und interessanten Stoff finden.

Franz von Schwarz, der langjährige Astronom des kaiserlich-russischen astronomischen Institutes zu Taschkent, hat seine Erfahrungen und Kenntnisse in einem Buche, betitelt „Turkestan" (Freiburg, Herdersche Buchhandlung), veröffentlicht. Es ist ein interessanter Stoff, den uns der Verfasser bietet, und die Weise, in der er ihn behandelt, ist durchaus lehrreich und doch auch recht unterhaltend.

Turkestan war noch bis in die zweite Hälfte des vorigen Jahrhunderts eigentlich unbekannt. Die unabhängigen Chane hüteten mit sorgsamem Argwohn ihre Grenzen, und nur wenige kamen aus diesen Grenzen wohlbehalten zurück, die so kühn waren, hineinzudringen. Die ganze Autorität Englands konnte nicht die unglücklichen Stoddard und Karoll vor dem Martertode in Chiwa bewahren, und der tapfere deutsche Forscher Schlagintweit, der vortreffliche Kenner Tibets und Pamirs, vermehrte durch seinen blutigen Tod in Kaschgar die Märtyrer der Wissenschaft mit einem edlen Haupte. Nur dem Ungarn Nâmbérg gelang es, als Derwisch verkleidet, diese öden, wilden Länder zu durchziehen, und seine Schilderungen waren lange Jahre hindurch das einzige, was man über Turkestan wusste.

Und dann kamen die Russen. Die Heldenthaten der Generale Tschernajeff und Skobeleff, die weise Einsicht des ersten Generalgouverneurs von Kauffmann gründeten eine blühende russische Provinz mit den sartischen Taschkent als Hauptstadt. In lebhafter, anziehender Weise schildert Schwarz die grossen Kämpfe, welche die Russen immer weiter vorwärts brachten. Es sind dies sehr beherzigenswerte Thatsachen, die wohl bei einem zukünftigen russischen Kriege in Asien wieder sehr aktuell werden können.

Die verschiedenen Völker Turkestans sind für Schwarz von höchstem Interesse gewesen, nicht nur ihrer ethnographischen Eigentümlichkeiten wegen, sondern weil er die ursprüngliche Völkerheimat in Turkestan sucht. Nach seiner Hypothese sind die verschiedenen Schwärme gegen Osten und Westen nach und nach aus Turkestan ausgeschieden, je nachdem sie der immer trockenere Boden, das immer heissere Klima zum Scheiden zwang. Aber in dem kolossalen Gewirr der Völker, die das heutige Turkestan bewohnen, findet er noch die verschiedenen Überreste noch bestehender und auch vergangener Geschlechter. Und so findet er auch in den blonden, blauäugigen Galtschas die Stammverwandten jener Gallier, die mit Cäsar ihre blutigen Strässe in den Wäldern Galliens und Germaniens ausfochten. Ein kleiner indogermanischer Überrest zwischen turanischen und altaischen Völkern. Ob es sich in der Thatsache so verhält wie es Schwarz behauptet ist wohl fraglich, aber immerhin sind seine Darstellungen genau und auch glaubwürdig.

Ebenso genau ist auch alles, was er über die Sitten, Kleidung, Waffen, Handel, Industrie u. s. w. der verschiedenen turkestanischen Stämme berichtet. Jede Zeile seines Buches zeigt die gründliche Erfahrung, und auch eine gewisse, recht verständliche Liebe, die er dem Lande und Volke entgegenbringt. Kurz, es ist ein lesenswertes Buch, aus welchem hoffentlich recht viele lernen werden.

Das Land südlich von Turkestan — Persien — beschreibt ein Buch von J. Bleibtreu (Freiburg im Breisgau, Herdersche Buchhandlung). Heute wo sich grosse internationale Interessen am Persischen Golf zusammenfinden ist es doppelt interessant, über das „Land der Sonne", den sagenreichen Iran, zu lesen und auch neues zu hören. Diesen Zweck erfüllt das Buch Bleibtreus recht gut. Es ist ein zusammenfassender Überblick persischer Geschichte, Kultur und Geographie, aber es enthält auch viele originale Erfahrungen und Kenntnisse, die anderen noch nicht bekannt worden sind. Besonders eine sehr übersichtliche Darstellung der Städte Persiens mit teilweise subjektiven, aber eben darum interessanten, Betrachtungen, verdient hervorgehoben zu werden. Solchen, die sich mit der Frage des Orients befassen wollen, wird dieses Buch gute Dienste leisten.

Eigentümlich, bizarr, wie er selbst war, ist die Reisebeschreibung des Barons Nolde (Reise nach Innerarabien, Kurdistan und Armenien 1832, Braunschweig, Friedrich Vieweg und Sohn). Im Gegensatze zu den zwei früher besprochenen Büchern, die die objektive Form und die dritte Person beibehalten haben, ist Baron Nolde immer rein und ganz subjektiv, im Mittelpunkte steht nie die Sache, sondern er selbst.

Und er war wohl ein solcher, der als Mittelpunkt unsere Aufmerksamkeit fesseln kann. Er war ein einsamer Mensch und wandelte auf einsamen Pfaden. Die Ketten der Civilisation drückten ihn, die Schranken der europäischen Verhältnisse waren ihm zu enge, sein wilder Freiheitsdrang hatte ihn hinausgedrängt in die endlose Wüste, und unter dem südlich besternten Himmel Arabiens hatte er geträumt von vergangenen Zeiten und vergangenen Kämpfen. In dem Zeitalter der Kreuzfahrer wäre er auch ritterlich auf den Wällen Akkas oder des Berges Tabors gefallen, in der Renaissance vielleicht als Kondottiere sich Heldenruhm erworben, in der Zeit der Entdeckungen als Konquistadore wohl ein neues Reich an den Ufern der Südsee erobert.

Aber die moderne Zeit ist solchen Naturen feind und angeekelt von ihrem kleinlichem, heldenlosem Getriebe griff Baron Nolde zu der Pistole und endete auf diese Weise ein Leben, das wert gewesen wäre, für eine gute Sache zu fallen. Einen Tag vor seinem Tode sandte er seine Notizen dem Verleger, und diese Reiseerinnerung ist das einzige Denkmal, das von ihm übrig geblieben. Aber es ist ein getreues und gutes Denkmal. Es führt hinaus in die Sandwüste Arabiens, die so selten europäischer Fuss noch betreten, und zeigt uns den mächtigen Wechabiten Emir in seinem Zelte, inmitten des blutigen Haders einer fremden Welt. Von Arabien geht der Zug weiter gen Mesched Ali, wo unter der goldenen Moscheekuppel der grosse Märtyrer der Siiten, der Liebling Mohammeds, der gemordete Ali ruht. Und dann wieder weiter auf der Linie der Bagdadbahn hinauf über Bagdad und Mossul in die armenischen Gebirge. Es ist recht bemerkenswert, dass der scharfblickende Baron im Jahre 1892 schon die kommenden, grossen armenischen Wirren vorhersagte. Bei Trapezunt am Schwarzen Meere endet diese abenteuerliche Reise.

Ein jeder Mensch hat in der Stille seines Herzens eine unausgesprochene Sehnsucht nach den schillernden Farben des fernen Orients. Nur wenigen ist es vergönnt, thatsächlich sich an seiner Pracht zu ergötzen. Doch was die Wirklichkeit verweigert, ersetzen, wenigstens teilweise, die Illusionen. Und die Illusionen, die gute Bücher wachrufen, sind noch die besten und auch die gesundesten. Und eben darum müssen wir solche suchen, und in diesen drei Büchern finden wir sie auch.

Dr. Paul Wolfner-Budapest.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin. — Druck von Wilhelm Gronau's Buchdruckerei in Schöneberg-Berlin.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft und der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

1902, Mai. **No. 8.** **I. Jahrgang.**

Der heutige Stand der Kartographie Asiens.

Von Oberst W. v. Diest und Rittmeister C. v. Lücken.

III.

Die Kartographie Kleinasiens und das „itinerarische Aufnehmen".

Von Oberst a. D. von Diest.

„Es wird schon in Reisebüchern viel gelogen, aber nun erst auf Reisekarten!" — so äusserte sich mir gegenüber mal ein zünftiger Topograph im Hinblick auf itinerarische Aufnahmen. Auf der andern Seite — welch grossen Wert haben nur einigermassen sorgfältige Itinerare im Vergleich zu Beschreibungen von „Land und Leuten", denen doch so oft auch nur höchst flüchtige Beobachtung zu Grunde liegt!

Es ist wahr, wem ein wissenschaftliches Gewissen nicht als kategorischer Imperativ zur Seite steht, bei wem das Behagen an äusserer Anerkennung die innere Befriedigung überwiegt, bei dem muss man wünschen, er möge anderen Erfolgen im Leben wie gerade geographischer Berühmtheit nachjagen. Solch ein „Geograph" kann der Wissenschaft viel Schaden zufügen, und nicht immer folgt der unverdienten Anerkennung die Entdeckung der Fälschung auf dem Fusse, wie in dem jüngst bekannt gewordenen Falle, wo sogar schon eine hohe „Dekoration" die Brust des skrupellosen Forschers schmückte.

Aber wir müssen uns klar machen, dass die Kenntnis des grösseren Teiles unseres Planeten ja nur auf mehr oder weniger flüchtigen Reiseskizzen beruht. Nur die äusseren Formen fremder Erdteile und Inseln sind durch Küstenaufnahmen der Seefahrer genauer festgelegt; das Hauptverdienst gebührt dabei der englischen Marine, deren Seekarten die wichtigste Grundlage für unsere ganze Erdbeschreibung bilden. Solche Karten sind naturgemäss um so ausgiebiger, je reicher gegliedert die Küste ist und Einblick in das Innere des betreffenden Landstückes gestattet. Die grossen kontentinentalen Massen jedoch sind nur von „Reisenden" gezeichnet, überall da, wo nicht eine „Landesaufnahme" von Amtswegen der gebildeten Menschheit eine Karte darbietet, oder wo eine Kunststrasse als „geodätische Linie" und Kulturader einen sonst „wilden" Landstrich durchschneidet.

Welchen Raum der Erde nun die „Landesaufnahmen" begreifen, darüber stehen mir genauere Angaben nicht zur Verfügung; indes ist bekannt, dass jeder Kulturstaat sich bemüht, seine Lande vermessen zu lassen, und dass trigonometrische Dreiecksnetze mit dem auf ihnen basierten „Messtisch-Blättern" heute schon weite Flächen Sibiriens, Vorderindiens und des amerikanischen Steppenlandes bedecken.*)

Anders in denjenigen Reichen, welche sich der Zivilisation aus Indolenz, Misstrauen oder Versumpfung verschliessen, und wo für topographische Arbeiten die behördliche Anregung und entsprechend geschulte Organe fehlen. So steht in der Türkei, ebenso wie in Persien unsere kartographische Landeskenntnis auf sehr niedriger Stufe. Freilich sehen die Karten eines Handatlas in kleinem Massstabe auch hier ziemlich „schwarz" aus; man konstruiere aber mal solch ein Blatt z. B. in 1 : 100000, so gleichen die „Routiers" der einzelnen Forscher der Spur eines Kameles durch die Sahara mit kleinen topographischen Oasen an Stellen, wo der Reisende längere Station machte. Seitwärts davon dehnen sich weisse Flächen, die das Land als Wüste erscheinen lassen, obgleich es oft fruchtbar und bevölkert ist.

Und doch haben derartige Kamels-Fährten hohen Wert, aus ihrer Zusammenstellung setzt sich allmählich ein leidliches Kartenbild zusammen und die Wissenschaft wird noch für lange Zeit auf solch geographisches Material angewiesen sein.

Betrachten wir nun im Rahmen der vorstehenden Erwägungen denjenigen Teil von Asien, der uns am nächsten liegt, der mehr und mehr in den Vordergrund unseres politischen, wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Interesses rückt — wie schon die grosse Zahl der Beiträge beweist, die unsere Zeitschrift über Kleinasien brachte. Im Altertum eines der ersten Kulturgebiete, durch byzantinische und osmanische Misswirtschaft allmählich verödet, vor allem aber durch die zweimalige „Sintflut" der Mongolen „ordnungsmässig" devastiert", sank Asia Minor im Mittelalter zur terra incognita herab und wurde erst durch die Riesenarbeit eines deutschen Gelehrten in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts für die geographische Welt neu erschlossen, man kann sagen zum Teil wieder entdeckt. Unser Heinrich Kiepert hat selbst auf mehreren grossen Reisen, die letzte mit fast siebenzig Jahren ausgeführt, die topographischen Grundlagen für weite Flächen, besonders im Nordwesten, itinerarisch festgelegt, im steten Kampf mit dem Misstrauen der türkischen Behörden, in persönlicher schwerer Arbeit, die nur derjenige voll würdigen kann, der selbst auf diesem Felde schaffte. Fast auf gleicher Stufe steht seine mühselige Leistung am Zeichentisch für die nicht selbst bereisten Strecken, die Kombination und Konstruktion der guten und schlechten Itinerare, die Sichtung des Wahren vom Falschen.

*) Für „unsern Erdteil" ist uns in den No. 5 und 6 von einem Mitarbeiter eine dankenswerte Uebersicht gegeben.

Und dennoch — wie viel bleibt hier noch zu thun, welch dankbares Feld der Thätigkeit bietet sich hier für jeden, den Wissensdurst und Forschungsdrang in fremde Lande treibt! Kleinasien verbindet mit Vielseitigkeit und Weltverlorenheit die Leichtigkeit, es zu erreichen, die Sicherheit für den Europäer, sich dort aufzuhalten, wie kein anderes Land.

In diesem Sinne sei hier die nachstehende Orientierung gegeben, verbunden mit praktischen Winken über die Topographie in Kleinasien, zusammengestellt nach Erfahrungen auf fünf Reisen daselbst (1879, 1886, 1892, 1896, 1900), wie solche wohl auch für geographische Forschung in ferneren Teilen von Asia Major dem Unbewanderten einigen Anhalt geben dürften.

A. Vorbereitung.

I. Karten von Kleinasien.

a) Es giebt, wie schon gesagt, in der Türkei keine einheitliche Landesaufnahme. Vor allem ist niemals eine brauchbare amtliche Karte von Anatolien im Handel erschienen. Unter der Hand sind Zusammenstellungen des „Ministeriums für öffentliche Arbeiten" bekannt geworden und mir wie anderen Forschern zugänglich gemacht, welche nach genauer Prüfung sich zum Teil als rohe direkte Plagiate der Kiepertschen Arbeiten erwiesen, zum Teil auf derselben Grundlage Erkundungen, Chausseetraceen etc. türkischer Ingenieure brachten, die fast ausnahmslos als unzuverlässig bezeichnet werden müssen. Diese Blätter, in 1 : 100000, 1 : 200000 oder 1 : 300000 ausgeführt, reichen nach meiner Kenntnis nicht weiter östlich als etwa die Linie Amartris-Angora-Salzsee.

Eine andere Sammlung, von türkischen Offizieren im Massstab 1 : 210000 gleichfalls nach Kiepert (1 : 250000) hergestellt, aber gründlicher ergänzt, soll im Schosse des Kriegsministeriums ruhen, ist aber überhaupt noch keinem Unberufenen zu Gesicht gekommen.

b) Küstenaufnahmen der europäischen Marinen. Mir sind nur die englischen bekannt, zu bestellen nach dem Admiralty Catalogue von 1883 (London S. D. Potter) oder auch durch Simon Schropp Berlin. Diese Karten sind grösstenteils in den dreissiger Jahren des vorigen Jahrhunderts entstanden. So wichtig sie für den Küstenrahmen sind, so dankbar die Ausgangspunkte am Meeresufer benutzt werden können, so bedenklich bleibt es für den Landtopographen, etwas anderes als die Küstenlinie für fest anzunehmen. Die Berggipfel erscheinen dem Beschauer vom Meere aus meist nur einseitig, in anderen Formen und Verkürzungen, als von den Richtungen im Lande.

Von besonderem Wert sind dagegen die Voll-Aufnahmen wichtiger Küstenplätze, Häfen und Reeden und vor allem sämtlicher Inseln, von denen meist genauere und auch für das nahe Hinterland ergiebige Kartenbilder vorhanden sind.

c) Die Pläne der Eisenbahnlinien, sowohl gebauter als auch nur vermessener, wie solche im Heft 6 unserer Zeitschrift beschrieben und skizziert sind. Ich habe über ihren topographischen Wert zu bemerken, dass sie völlig sicher sind für die einzelnen Entfernungs- und Höhenmasse, dagegen oft ungenau in den Anschlüssen und Richtungen, so dass ihre Bedeutung als „geodätische Linien" nicht überschätzt werden darf. So z. B im „Plan général de la ligne d'Ismiel à Angora" schlägt die Nadel des geographischen Nord zwischen Station Bitcher und Sazilar um 16½° nach links (Nordwest), aus im Verhältnis zu der bei Lefke eingezeichneten. Dieser grobe Fehler muss durch falsche Anschlüsse der einzelnen „Sections" entstanden sein — wo er steckt, habe ich mich vergeblich bemüht festzustellen.

Das auf den Plänen seitwärts der eigentlichen Trace skizzierte Nachbargelände darf allgemein ohne genaue Prüfung nicht verwertet werden. Die „Eisenbahner" haben wenig Zeit gehabt, abseits ihrer Linie viel zu peilen oder zu erkunden, und das Meiste à coup d'oeil eingetragen. Und nun gar die Landeskenntnis der Stationsbeamten! sie hört wenige hundert Meter seitwärts der Strecke auf; wissenschaftliches Interesse habe ich bei keinem derselben gefunden.

d) Itinerarien

1. von Ingenieuren, Militärs und Archäologen, enthalten in den betr. Reiseveröffentlichungen; zu nennen als die hauptsächlichsten in ungefährer historischer Folge: Texier, Moltke, Vinke, Fischer, Ainsworth, Wrotchenkoff, Hamilton, Lejeau, Kiepert, Möllhausen, Humann, Puchstein, Barth, Mordtmann, Peterson, Spratt, Ramsay, Sterrett, Benndorff, Niemann, Sperling, Blau, Strecker, Bluhm, Luschau, Löwy, Koldewey, Chantre, Diest, Anton, Flottwell, Prittwitz, Koerte, Maerker, Buresch, Sarre, Anderson, sowie einer grofsen Zahl von Beiträgen aus unveröffentlichem Quellenmaterial.
2. Von wissenschaftlichen, meist älteren Forschern, welche nur tagebuchähnlich ihren Weg beschreiben. Zu diesen gehört auch der meistgereiste unter allen Forschern Kleinasiens Tschichatscheff; seine geologischen und botanischen Forschungen nehmen den ersten Platz auf diesem Felde ein, doch sind seine topographischen Angaben nur durch Kieperts mühevolle Zusammenstellung (Erg.-Heft Petermann No. 20, Preis 4,60 Mk.) einigermassen nutzbar gemacht.

e) Zusamenhängende Kartenwerke im Handel erschienen von

1. Heinrich Kiepert, sämtlich im Verlage von D. Reimer-Berlin, mit Uebergehung einiger veralteter Werke sind zu nennen:

aa) Nouvelle Carte Générale des Provinces Asiatiques de l'Empire Ottoman (sans l'Arabie) 1 : 1500000 6 Blatt. 1884. Preis in Umschlag 10 Mk., auf Leinwand 15 Mk.

Der Verfasser bezeichnete sie s. Zt. selbst nur als einen Vorläufer für seine grössere ausführliche Arbeit; jedoch sind die betr. Blätter für den östlichen Teil Kleinasiens, Mesopotamiens und den südlichen Teil von Syrien noch heute massgebend.

bb) Spezialkarte vom Westlichen Kleinasien in 1 : 250000. 15 Blatt und farbiges Uebersichtsblatt der Verwaltungsgrenzen bis herab zu den Nachiehs. Preis 30 Mark, das einzelne Blatt 2—3 Mark. Dieses Werk verfolgt den Zweck, auch die grossen unerforschten Gebiete zu veranschaulichen, zur weiteren Entdeckung anzuregen und künftigen Forschern eine Grundlage zu bieten. Neben den Kartenblättern sind die dazu erschienenen „Begleitworte" Kieperts als Fingerzeige für sprachliche und ethnographische Verhältnisse höchst beachtenswert.

cc) Formae orbis antiqui. Blatt IX. Asia Provincia (citerior) im Massstab 1 : 800000. Preis 3 Mark.

Eine Darstellung des westlichen Teiles der römischen Provinz Asien; in Anlehnung an die neueren Forschungen vom besonderen Interesse sind die alten Küstenformen am Westrande im Vergleich zu den durch die Ströme bewirkten jetzigen Anschwemmungen.

dd) Karte von Kleinasien in 24 Blatt. 1 : 400000. Bearbeitet von Dr. Richard Kiepert. Subscriptions-Preis 120 Mark, das einzelne Blatt 6 Mark.

Ein grossartiges Werk, von dem bisher 5 Blätter Konia, Jozgad, Sinob, Ermenek und Kaisarie herausgegeben wurden, und das etwa an der Linie Angora-Konia beginnend, zunächst in östlicher Folge erscheinen soll. Alles nähere vergl. die Begleitworte auf dem Übersichtsblatt.

2. W. v. Diest

aa) Karte der wichtigsten Nachbargebiete der anatolischen Eisenbahnlinien, nach eigenen Aufnahmen in den Jahren 1886, 1892, 1896, sowie noch unveröffentlichten Skizzen des Dr. Alfred Körte und sonstigen neuen Beiträgen auf Prof. H. Kieperts Grundlage neu zusammengestellt 3 Blatt im Massstab 1 : 250000.

I. Bahnstrecke Ismid-Eskishehr,
II. „ Eskishehr-Tchai u. A. Karahissar-Ushak,
III. „ Eskishehr-Angora.

Petermanns Mitteilungen. Erg.-Heft 125. Gotha, J. Perthes. Preis 7 Mark.

Dr. Körte war drei Jahre während des Baues der anatolischen Bahn als Spezial-Archäologe thätig, wie denn überhaupt unter dem Einfluss des vielseitig gebildeten und weitsichtigen früheren Generaldirektors Herrn von Kühlmann die wissenschaftliche Erforschung der von den anatolischen Bahnlinien durchzogenen Landstriche nach allen Richtungen gefördert wurde.

bb) Karte des Nordwestlichen Kleinasien in 4 Blättern. 1 : 500000. Berlin (A. Schall). Preis pro Blatt Mk. 5.

Bisher erschienen Blatt Smyrna, es sollen folgen Konia, Konstantinopel und Angora.

Die Karte begreift sämtliche Bahnlinien in Anatolien, abgesehen von der 8 Meilen langen Strecke Mersina-Adana im Südosten.

3. Karte der Umgegend von Konstantinopel unter Benutzung der älteren Aufnahmen (1888/95) erweitert, bearbeitet und gezeichnet von C. Freiherr v. d. Goltz-Pascha. 1 : 100000, Berlin (A. Schall), Preis M. 4.

Die Karte umfasst etwa 15 km westwärts, etwa 25 km ostwärts von Konstantinopel, die ganze Dardanellenstrasse mit ca. 30 km Küstengebiet des Marmara- und Schwarzen Meeres. Auf die interessanten Begleitworte wird besonders hingewiesen.

4. Karten von Kleinasien von E. Friedrich und W. Ruge. 1 : 2500000. Halle a. S. P. Sternkopf.

I. Ethnographische Karte . . . . 1,50 Mk.
II. Handels- und Produkten-Karte . . . . . 2,00 „
III. Archäologische Karte . . . . 3,00 „

5. Die im Aufsatz Asien No. 6 Seite 86 über „Vorderasien" aufgeführten fremdländischen Karten in kleineren Massstäben, die alle Kieperts Werke zur Grundlage haben und ihnen gegenüber wenig Neues bringen.

Dabei soll aber erwähnt werden, dass sicherem Vernehmen nach „russische Aufnahmen in der russischen Interessensphäre", d. h. auf wichtigen Linien der Südküste des Schwarzen Meeres und in Hocharmenien, besonders um Erserum, von russischen Militärs gemacht wurden, welche indes streng geheim gehalten und trotz wiederholter Bemühungen Kieperts der Wissenschaft nicht zur Verfügung gestellt wurden. Es wiederholt sich hier die oft beobachtete Erscheinung Russlands im Verhältnis zur Türkei, dass dem „Erbfeind" dank seiner den andern Grossmächten überlegenen Diplomatie Vorrechte eingeräumt werden, die z. B. der „Protektor-Staat" England vergeblich erstrebt. Die Gründe hierfür sind jedem Kenner der Politik am Bosporus klar — doch eignen sie sich weniger zur Besprechung an dieser Stelle (cf. Petermann E. H. 125 Seite 77).

(Fortsetzung folgt.)

Russland und England in Central-Asien.

Von Ludwig Griessbauer (Frankfurt a. M.).

Nicht nur im wirtschaftlichen Leben, sondern auch in der Weltpolitik haben wir uns in den letzten Jahrzehnten an einen ins Grosse gehenden Zug gewöhnen müssen. Spanien, das im Mittelalter so gewaltige Kolonialreich, ist von der Weltbühne abgetreten, Japan, bis vor wenigen Jahren noch von verhältnismässig geringer Bedeutung, hat sich nach dem kurzen, aber schneidig durchgeführten Krieg mit China fast plötzlich zu einer achtunggebietenden Macht Ostasiens aufgeschwungen, und England hat sowohl handelspolitisch als auch weltpolitisch in den letzten Jahren bedeutend an Ansehen verloren.

Neuerdings scheinen sich nun in Central-Asien, namentlich in Afghanistan, Ereignisse vorzubereiten, die darauf schliessen lassen, dass sich hier eine Frage von weltgeschichtlicher Bedeutung ihrer Lösung nähert. Wie im Jahre 1776 England durch die Unabhängigkeitserklärung seiner amerikanischen Kolonieen seine Vormachtstellung in Amerika verlor, wie es jetzt aus dem Kampf mit den südafrikanischen Staaten nicht ohne bedeutende Schwächung seiner ganzen Stellung in Afrika hervorgehen wird, so wird es sich in dem früher oder später zu erwartenden Kampf zwischen Russland und England um Afghanistan um nichts weniger als um Englands Stellung in Indien und damit um seinen ganzen Einfluss in Asien handeln.

Welches Interesse haben nun diese beiden Staaten an diesem Kampf um Afghanistan? Für England ist es von Wichtigkeit, dass Afghanistan nach wie vor als Pufferstaat zwischen seinen indischen Besitzungen und Russland bestehen bleibt, und dass Russlands Grenze nicht weiter nach Süden vorgeschoben wird. Seine Stellung ist also eine rein defensive. Russlands Interesse an diesem Kampfe ist dahingegen ein gewaltiges Der Zugang zum Indischen Ozean ist für Russland eine Lebensfrage, und sie kann nur gelöst werden durch die Eroberung Afghanistans und die Niederwerfung der englischen Macht in Indien. Verständlich wird dies, wenn man die territoriale Gestaltung Russlands betrachtet. Dieses gewaltige Reich, mit seiner aufstrebenden Industrie und seinem Reichtum an Rohstoffen besitzt eigentlich keinen einzigen für den Welthandel geeigneten Hafen. Die Ostsee kann man nicht als Weltmeer bezeichnen, das Schwarze Meer ist nur dann für Russland von grösserer Bedeutung, wenn es Konstantinopel und damit die Dardanellenstrasse besitzt. Ohne Entfachung eines europäischen Krieges, dessen Ausgang für Russland immerhin zweifelhaft ist, ist diese Besitzergreifung aber nicht möglich. Die Küste des Eismeeres kann aber aus naheliegenden Gründen ausser Betracht bleiben. Es bleibt nur noch Wladiwostok, die Hauptstadt des russisch-sibirischen Küstengebietes auf dem Südende der Halbinsel Murawjew Amurskij, zu erwähnen, die aber auch die Hoffnungen, die man s. Zt. an sie als Hafenstadt geknüpft hatte, nur zum Teil erfüllte. Einesteils liegt Wladiwostok etwas zu weit ab von der Welthandelsstrasse, und anderntheils hat es unter klimatischen Einflüssen zu leiden. Während

zweier Monate des Jahres ist der Hafen vollkommen vereist.

Für das Drängen Russlands nach einem geeigneten Hafen kommt nur noch ein Weg in Betracht — der Weg durch Afghanistan an den Indus, der nur nach einem siegreichen Kampf mit England gangbar sein wird. In diesem Kampf wird England von seiner Flotte nur verhältnismässig wenig Nutzen haben können, es wird zwar durch Blockierung der Hafenstädte an der Ostsee und am Schwarzen Meere Russland Schaden zufügen, zu einer Landung grösserer Truppenmassen wird es aber ausser stande sein, da ihm hierzu das geeignete Menschenmaterial fehlt und die militärische Durchbildung seiner Offiziere viel zu wünschen übrig lässt. Es ist in der Hauptsache auf seine indische Armee angewiesen, die aber, was Ausbildung und Disziplin anbelangen, der russischen Armee nicht gewachsen ist. Russlands Position ist in dieser Beziehung wesentlich günstiger, da es mit ganz anderen militärischen Werten zu rechnen hat.

Die Frage, ob Russland und England sich in diesem Kampf allein gegenüberstehen werden, und welcher Staat eventuell auf der einen oder anderen Seite zu finden sein wird, ist nicht ohne weiteres zu beantworten. Vielleicht findet man Japan auf Englands Seite, Frankreich auf Russlands Seite, vielleicht schliesst sich auch Persien noch an Russland an. Die Gründe, die sich für diese Annahme anführen lassen, sind verschiedener Natur, können aber, als ausserhalb des Rahmens dieses Aufsatzes liegend, hier unerörtert bleiben.

Wenn Russland den Gedanken, an den Indischen Ozean zu kommen, bis heute noch nicht verwirklicht hat, so liegt das einmal daran, dass es sich bislang in seiner centralasiatischen Position noch nicht stark genug fühlte, ferner daran, dass seine Finanzen für eine so weit ausschauende kriegerische Unternehmung noch nicht genügend gekräftigt waren, und schliesslich an kriegerischen Unternehmungen in Europa selbst, die seine militärischen Streitkräfte dort festhielten.

Trotzdem haben aber die Russen diesen Gedanken mit der ihnen in politischen Dingen eigenen unerbittlichen Logik weiter verfolgt und der endlichen Verwirklichung soweit nahegeführt, dass diese selbst jederzeit zu erwarten ist.

Um die jetzige Stellung Russlands in Central-Asien zu verstehen, ist es notwendig, einen kurzen historischen Rückblick auf das Vorgehen desselben in diesen Gebieten zu werfen.

Bereits Peter der Grosse hatte im Jahre 1717 eine Expedition gegen Chiwa unternommen, in der Annahme, dort Gold zu finden. Die Expedition verlief nach anfänglichen Erfolgen zu Ungunsten der Russen. Auch der von Nikolaus I. im Jahre 1839 gegen Chiwa zur Bestrafung für die Niedermetzelung von Handelskarawanen unternommene Feldzug verlief für die Russen ungünstig. Erst vom Jahre 1864 ab kann man ein erfolgreiches Vorgehen Russlands in Central-Asien feststellen. In diesem Jahre wurde eine wohlausgerüstete russische Expedition nach dem Chanat Kokan entsendet, um den räuberischen Überfällen von Handelskarawanen endlich ein Ende zu machen. Turkestan, Tschimkent und Taschkent wurden erobert, die Flusslinie des Syr Darja mit einer Anzahl von Militärstationen versehen und auf diese Weise in dem zum Teil sehr fruchtbaren Gebiet eine Basis zu erfolgreichen Ansiedelungen geschaffen.

Die russischen Erfolge wirkten in England sehr verstimmend. Zur Rechtfertigung der russischen Politik in Central-Asien richtete der damalige Minister des Auswärtigen, Fürst Gortschakow, am 21. November 1864 eine Note nach London, die folgenden Wortlaut hatte:

„Die Position Russlands in Central-Asien ist die gleiche mit allen jenen zivilisierten Staaten, welche sich in unmittelbarem Kontakt mit halbwilden, nomadisierenden, einer stabilen gesellschaftlichen Organisation entbehrenden Stämmen befinden. Die Sorge für die Sicherheit der Grenzen erfordert in einem solchen Falle, dass der zivilisierte Staat sich einen bestimmten Einfluss auf seine unbequemen Nachbarn sichere; man ist daher, um den fortgesetzten Überfällen und Räubereien ein Ende zu machen, zu einer mittelbaren oder unmittelbaren Unterwerfung der angrenzenden Stämme genötigt.

Diese nehmen schliesslich ruhigere und geordnetere Gewohnheiten an, sind aber dann selbst den Angriffen der weiterliegenden unbotmässigen Stämme ausgesetzt.

Der Staat ist nun gezwungen, erstere gegen Raubanfälle zu schützen und die Schuldigen zu bestrafen Daher die fernere Notwendigkeit weitausgreifender, dauernder oder periodischer Unternehmungen gegen einen Feind, welchen sein gesellschaftlicher Unbestand nicht fassbar macht. Beschränkt man sich darauf, den Plünderer zu bestrafen, und zieht man sich dann zurück, so verwischt sich der Eindruck der Züchtigung gar bald, und der Rückzug wird als Zeichen der Schwäche angesehen. Denn die Asiaten fürchten nur die sichtbare und greifbare Kraft . . .“

Die letzten beiden hier angeführten Sätze dieser Note sind insofern noch besonders interessant, als England es an seinem eigenen Leib hat erfahren müssen, dass die Nichtbefolgung der darin niedergelegten Grundsätze thatsächlich eine wesentliche Schwächung seines Ansehens in Central-Asien zur Folge hatte.

Der Inhalt der Note, die hier nur zum Teil wiedergegeben wurde, konnte, so sehr er auch den gegebenen Verhältnissen entsprach, die englische Regierung nicht befriedigen; denn die logische Durchführung der darin niedergelegten Grundzüge der russischen Politik in Central-Asien musste schliesslich dahin führen, dass Russland eines Tages an den Grenzen Indiens stand. Die Erregung der Engländer war um so erklärlicher, als schon damals die Stellung Englands in Indien selbst keineswegs als sehr gesichert betrachtet wurde.

In das Jahr 1866 fällt die Eroberung Chodschents, in das Jahr 1868 diejenige Samarkands durch die Russen Man sieht, dass Russland schon dafür sorgte, dass England nicht aus der nervösen Spannung kam. Der bekannte englische Archäologe Sir Henry Rawlinson, der sich auch als Resident von Kandahar und als Teilnehmer am englisch-afghanischen Kriege von 1842 einen Namen gemacht hat, wies in einem längeren Memorandum seine Regierung auf die Gefahren hin, die dieses systematische Vorgehen der Russen in Central-Asien für Indien in sich berge, und trat für energische Wahrung der englischen Interessen in Afghanistan ein. Die Einzelheiten der sich an dieses Memorandum anschliessenden langwierigen, diplomatischen Verhandlungen zwischen London und Petersburg können wohl übergangen werden. England stellte bei diesen Verhandlungen die Forderung einer neutralen, das englische und russische Interessengebiet trennenden Zone. Merkwürdigerweise ging Russland bereitwillig auf diese Forderung ein. Es erklärte Afghanistan als ausser seiner Interessensphäre liegend. Am 17. Oktober 1872 bezw. am 31. Januar 1873 wurde die Grenze Afghanistans im Norden festgelegt. Die Gebiete von Kundus, Balch, Sarypul, Maimene, Andschui, Chulm u. a. sowie Badakschan und Wakhan wurden als zu Afghanisten gehörig bezeichnet.

Russland hatte bei dieser Grenzregulierung von seinem bisher gewonnenen Besitz nichts aufgegeben. Die beiden letztgenannten grösseren Gebiete hatten ausserdem für Russland fast gar keinen Wert, da sie, in dem Hindukusch-Gebirge liegend, für militärische Operationen nur von untergeordneter Bedeutung sind. Die Gründe der russischen Nachgiebigkeit sind einmal darin zu suchen, dass Russland die in den letzten Jahren gewonnenen Gebiete pazifizieren und seine rückwärtigen Verbindungen ausbauen wollte, und ferner darin, dass es eine grössere Expedition gegen den räuberischen Khan von Chiwa plante, dessen Gebiet es zur Abrundung seines Besitzes unbedingt benötigte. Die über diesen Plan nach London dringenden Nachrichten wirkten neuerdings alarmierend. Trotz der englischen Vorstellungen, die russischerseits mit Recht energisch zurückgewiesen wurden, kam die Expedition im Jahre 1873 zur Ausführung. Der Khan von Chiwa wurde geschlagen und sein Gebiet unterworfen. Durch die Abschaffung der Sklaverei, die Erlangung freier Schiffahrt auf dem Amu Darja und die Anlegung beliebiger Handelsplätze sorgte Russland in geeigneter Weise für die Erschliessung dieses Gebiets

Eine wesentliche Festigung der russischen Stellung in Central-Asien brachte das Jahr 1876. In ihm verlor das Chanat Kokan seine bis dahin noch innegehabte Selbständigkeit und wurde unter dem Namen Ferghana eine russische Provinz. Ferghana ist deshalb für Russland von grösster Bedeutung, weil es aus diesem fruchtbaren Gebiet fast seinen ganzen Baumwollbedarf zu decken in der Lage ist. Die russische Regierung hofft sogar, dass sie in mehreren Jahren in der Lage sein werde, der amerikanischen Baumwolle auch auf dem westeuropäischen Markt Konkurrenz machen zu können. Die in dem asiatischen Teil Russlands erzeugte und in russischen Fabriken verbrauchte Baumwolle soll im Jahre 1901 rund $5^1/_2$ Millionen Pud (1 Pud = 16,38 kg) = rund 400000 Ballen betragen haben. Wenn man bedenkt, dass in Deutschland im vergangenen Jahre rund 1600000 Ballen verarbeitet worden sind, so kann man sich einen Begriff von der Bedeutung dieser Provinz für Russland machen.

Der Russisch-türkische Krieg 1877/78 brachte einen gewissen Stillstand in die russischen Bewegungen in Central-Asien, verschärfte aber den Gegensatz zwischen Russland und England ganz wesentlich, da letzteres bekanntermaassen für die Türkei Partei ergriffen hatte.

Zum Verständnis der ganzen Lage ist es notwendig, auch kurz die Stellungnahme Englands zu Afghanistan zu beleuchten. Auch hier kann mit Rücksicht auf den Raum die Darstellung nur eine skizzenhafte sein.

Erst in der Mitte der 20er Jahre des 19. Jahrhunderts tritt Afghanistan in die breitere Öffentlichkeit. Bis dahin ist die Geschichte dieses interessanten Landes aus inneren Kriegen, Revolutionen, Thronstreitigkeiten u. s. w. zusammengesetzt. Um diese Zeit war Dost Mohamed, der in Kabul herrschte, mit Persien in einen Krieg um Herat verwickelt. Obwohl England die Russenfreundlichkeit Dost Mohameds kannte, hoffte es doch, diesen durch einen energischen Beistand in diesem Feldzug für sich gewinnen zu können. Eine englische Expedition hatte auch den Erfolg, die Perser zur Aufgabe der Belagerung von Herat zu veranlassen. Trotzdem zeigte sich Dost Mohamed Khan nicht dankbar für diese Unterstützung. Auch der Versuch, die Freundschaft des Khan durch eine Gesandtschaft nach Kabul zu erringen, erwies sich als trügerisch. Eine gleichfalls nach Kabul geschickte russische Gesandtschaft hob den Wert der englischen Mission auf. Da also auf friedlichem Wege nicht zum Ziel zu gelangen war und ausserdem die afghanischen Übergriffe an der englisch-indischen Grenze nicht aufhörten, griff England zu den Waffen.

Im Februar 1839 rückte ein anglo-indisches Heer in zwei Kolonnen, etwa 12000 Kombattanten, über die afghanische Grenze. Nach schweren Kämpfen im Bolanpasse, durch welchen die englische Hauptmacht rückte, gelangte diese nach Kandahar, setzte dortselbst den England freundlichen Schah-Schudschah als Emir ein und erreichte schliesslich nach der Erstürmung Gushnis und der völligen Niederwerfung Dost Mohameds die Hauptstadt Kabul, woselbst gleichfalls Schah-Schudschah als Emir ausgerufen wurde. Dost Mohamed gab sich schliesslich den Engländern gefangen.

Das Ergebnis dieses Feldzugs war ferner noch die Unterwerfung Beludschistans und die Errichtung einer englischen Garnison in Ketta, welcher Platz, wie ein Blick auf die Karte beweist, für England von hervorragender strategischer Bedeutung ist.

Wie Gortschakor in seiner oben zitierten Note hervorhob, imponiert den Asiaten nur die sichtbare und greifbare Kraft und wird ein Rückzug als Zeichen der Schwäche gedeutet. Diesen Grundsatz haben die Engländer nach Beendigung des vorerwähnten Feldzugs nicht befolgt und mussten dafür schwer büssen. Sie zogen sich unter Zurücklassung einiger kleinerer Garnisonen aus Afghanistan zurück und überliessen so den neuen Emir fast schutzlos seinem Schicksal.

Schon im Jahre 1841 brach im ganzen Lande ein Aufstand los. Die englischen Streitkräfte, etwa 6000 Mann und 12000 Begleitmannschaften, wurden nach Verlegung der Rückzugslinien von den fanatischen Einwohnern nach heftiger Gegenwehr niedergemacht. Nur die beiden Garnisonen in Dschelalabad und Kandahar vermochten sich zu halten.

Die Nachricht von diesen Vorkommnissen wirkte niederschmetternd. Es wurde schleunigst eine neue Expedition ausgerüstet, der es auch durch Bestechung der Grenzbewohner gelang, die Pässe zu überschreiten und nach mehreren Gefechten Gushni und Kabul im September 1842 zu nehmen. Die beiden englischen Generale Pollock und Nott hielten überall ein furchtbares Strafgericht ab. An Grausamkeit kann diese Strafexpedition ihresgleichen suchen, und es genügt, wenn hier nur angedeutet wird, dass die Afghanen bis auf den heutigen Tag den Engländern dieses Blutbad nicht verziehen haben.

Im Dezember 1842 zogen sich die Engländer wieder aus Afghanistan zurück und liessen den bis dahin gefangen gehaltenen Dost Mohamed wieder frei.

Dessen Bestreben war es nun, zunächst seine Herrschaft wieder zu befestigen. Die inneren Kämpfe, die zu diesem Ziele führten, können hier übergangen werden. Im Jahre 1855 hatte er fast seine sämtlichen Rivalen besiegt und schloss am 30. März 1855 mit der indischen Regierung ein Bündnis ab, auf Grund dessen ihm, unter Gewährung einer jährlichen Subsidie von 3500000 M., Schutz nach innen und aussen zugesichert wurde.

Als Dost Mohamed im Jahre 1863 starb, entstanden wieder heftige innere Fehden, von denen sich aber England vollkommen fernhielt.

Erst das unentwegte Vorgehen der Russen veranlasste die Engländer im Jahre 1869 wieder thätigen Anteil an den innerafghanischen Fragen zu nehmen. Nach heftigen Kämpfen mit seinen Brüdern war es Schir Ali, einem Sohne Dost Mohameds, in dem genannten Jahre gelungen, seine Herrschaft

fester zu begründen. Lord Mayo, der damalige britische Generalgouverneur von Indien, hatte 1869 eine Zusammenkunft mit Schir Ali in Ambala, bei welcher Gelegenheit Schir Ali als Emir von Afghanistan von der indischen Regierung anerkannt und mit reichlichen Geschenken bedacht wurde. Leider sahen sich aber die Engländer in ihrer Hoffnung, nunmehr die Freundschaft der Afghanen gewonnen zu haben, wiederum getäuscht.

Es kam die Zeit des Russisch-türkischen Krieges, bei welchem England, wie bereits erwähnt, eine wenig freundliche Stellung Russland gegenüber eingenommen hatte. Kurz zuvor hatte Russland durch eine grössere militärische Gesandtschaft nach Kabul Beziehungen zu Schir Ali angeknüpft. General Stoljetow, der Führer dieser Gesandschaft, wurde mit grossen Ehren empfangen und sagte dem Emir Unterstützung im Falle eines Angriffs zu. Zur Ausgleichung des russischen Einflusses wurde englischerseits eine Gegenmission unter Sir Neville Chamberlain abgeschickt. Der Emir, gestützt auf den vermeintlichen russischen Rückhalt, verweigerte der englischen Mission das Betreten seines Landes. Ein Ultimatum der indischen Regierung, worin die sofortige Entlassung der russischen Gesandtschaft gefordert wurde, blieb seitens des Emirs ohne Antwort, und England, das sich diesen Schimpf nicht gefallen lassen konnte, musste wiederum zu den Waffen greifen.

Russland konnte seine den Afghanen gegebene Zusage der Unterstützung mit Rücksicht auf seine Erschöpfung nach dem Russisch-türkischen Krieg nicht halten, und so stand Afghanistan allein in dem Kampf gegen England.

Mit ca. 41000 Mann in 3 Kolonnen — die Pischawar-Kolonne unter General Gough, die Kurum-Kolonne unter dem bekannten General Roberts und die Ketta-Kolonne unter General Stewart — rückte das anglo-indische Heer am 20. November 1878 in Afghanistan ein. Schir Ali floh nach Turkestan und sein Sohn Jakub Khan wurde in Kabul zum Emir ausgerufen. Am 8. Mai 1879 wurde nach mehreren kleineren Gefechten in Gandamak zwischen Jakub Khan und dem englischen Bevollmächtigten Major Cavagnari der Friede geschlossen, in welchem Afghanistan seine Unabhängigkeit einbüsste. Als aber am 2. September 1879 Cavagnari in Kabul von den fanatischen Afghanen mit seiner Eskorte niedergemacht worden war, entbrannte von neuem der Krieg. General Roberts gelang es endlich, überall der Afghanen Herr zu werden. Nach längeren Verhandlungen wurde schliesslich der bekannte Abd ur Rahman zum Emir ernannt. Die Engländer verpflichteten sich, das Land zu räumen, und sagten dem Emir eine jährliche Subsidie von ca. 1600000 M. zu, wogegen dieser die Bedingung einging, mit keiner fremden Regierung in Verbindung zu treten.

Die Kämpfe im Innern des Landes zwischen Abd ur Rahman und Ejub Khan, dem Beherrscher von Herat, zogen sich noch längere Zeit hin, bis endlich im Jahre 1881 Abd ur Rahman alleiniger Herrscher in Afghanistan war.

(Schluss folgt.)

Reiseerinnerungen aus Sibirien und dem Uralgebiet.

Von Hauptmann Krafft (Metz). Mit Skizze.

Um die Zeit, da der reisebedürftige Normalmensch sich die Frage vorlegt, ob er sich vor der beginnenden Julihitze zu den Gletschern der Alpen flüchten soll oder zur Meeresküste unseres Nordens, da kam mir im vergangenen Sommer der Gedanke, statt nach Süd, Nord oder West mich wieder einmal nach dem Osten zu wenden, hinein in das Reich des Zaren, in das so interessante und so wenig gekannte Russland.

Allmählich steckte ich mir meine Ziele weiter, bis nach Asien hinein, und als mir dieser Gedanke erst vertraut geworden war, da erschien es mir auch kein besonderes Unternehmen, der sibirischen Bahn mich anzuvertrauen, soweit meine Zeit mir dies erlauben würde.

So fuhr ich denn eines schönen Tages, oder vielmehr in der Nacht zwischen zwei schönen Tagen, bei Wirballen über die Grenze, und drüben war ich.

Ich muss es mir leider versagen, von den Städten des Baltenlandes, von Petersburg und Finland zu erzählen, selbst für Moskau bleibt mir keine Zeit.

Eine Nacht Eisenbahnfahrt bringt uns von dort weiter nach Nishnij Nowgorod, der Stadt des einst so interessanten Jahrmarkts.

Von dort benutzt man zur Weiterreise am besten den Wasserweg. An so eine Fahrt auf der Wolga wird jeder, der sie kennen lernte, mit Vergnügen zurückdenken. In erster Linie sind es die vortrefflich eingerichteten Schiffe selbst mit ihrer bunt zusammengewürfelten Gesellschaft, die uns Vergnügen bereiten, dann aber auch der breite majestätische Strom. Wenn seine Ufer auch nicht gleiche Schönheit tragen, wie wir sie an Rhein und Donau preisen, ganz ohne Reiz sind sie doch nicht.

Wenn so nach heissem Tage die letzten Strahlen der Sonne über dem Wasser zittern und gleich darauf das Abendrot in fast violettem Widerschein aus den Fluten aufleuchtet, und wenn dann hinter den Uferhöhen der Mond emporschwebt, so mag man wie am Meere gern sich selber vergessen, und unauslöschliche Bilder geschauter Schönheit prägen sich der Seele und dem Gedächtnis ein. —

Drei Tage dauerte unsere Fahrt bis Samara, wo ich den sibirischen Schnellzug erreichen wollte. Er verkehrt nur zweimal in der Woche, und meine Sorge war, ob ich Platz finden würde. Wenn nicht, so verlor ich drei bis vier Tage und war dann in gleicher Verlegenheit.

Für den direkten Verkehr zwischen Moskau und Irkutsk bestimmt, nehmen diese Züge unterwegs nur dann Reisende auf, wenn Platz vorhanden ist, und das erfährt man erst kurz vor der Ankunft.

Von den Bequemlichkeiten des sibirischen Luxuszuges hatte ich viel gelesen. Er besteht in Wirklichkeit aus fünf Wagen, darunter ein Gepäckwagen, der auch die Maschine für die elektrische Beleuchtung enthält, ferner ein Speise- und Küchenwagen, dazwischen zwei Wagen zweiter und einer erster Klasse. Es fehlt nun noch eine Menge von Räumen, die in den Zeitungsberichten erwähnt sind. Wo ist der Salon? der Turnraum? das Lesezimmer? das Musikzimmer? und vor allen Dingen das Originellste, der Kirchenwagen? Nun, der

Kirchenwagen ist vorhanden, aber er steht auf irgend einer sibirischen Station, wo in ihm für die Bedürfnisse der dortigen Beamten Gottesdienst abgehalten wird. Der Turnraum ist dadurch angedeutet, dass im Zugführerabteil zwei Paar Hanteln sich vorfinden. Im Speisewagen steht ein Klavier, das ist die Musik, ein Sofa mit zwei Sesseln bedeutet den Salon, ein Bücherschrank das Lesezimmer.

Die Personenwagen gleichen etwas unseren D-Zugwagen, nur ist alles vermieden, was die letzteren ungemütlich macht. Die Platzkarten werden am Schalter verkauft und nicht mehr, als Plätze vorhanden sind. Alle Fenster lassen sich öffnen. Jeder Abteil enthält nur vier Plätze. Durch Heraufklappen der Rücklehnen werden in einfachster Weise die Schlafplätze hergestellt, für die man gegen Bezahlung Bettwäsche erhält. Die elektrische Beleuchtung ist hell genug zum Lesen. Die in einer Gabel hängende Lampe kann man herunternehmen und auf den Tisch stellen.

In dem Wagen erster Klasse findet sich ein Salon, der aber nur für diejenigen Reisenden bestimmt ist, denen die an den Endwänden befindlichen Plätze gehören. Er enthält Polstermöbel und einen grösseren Tisch. Von dem Wagengang kann er nachts durch einen Vorhang getrennt werden. Steht aber dort ein Fenster offen, so dringt der kalte Luftzug in den Raum und bringt dem Schlafenden leicht eine gründliche Erkältung. Angenehm ist, dass man sich freier bewegen kann als in den gewöhnlichen Abteilen.

Die Verpflegung im Speisewagen ist nicht besonders teuer und zunächst auch gut. Mit jedem Tage jedoch nimmt die Zahl und Güte der Gerichte ab. Wer will, kann auch auf den Stationen speisen. Zeit ist reichlich vorhanden.

Das Reisen auf weite Strecken ist in Russland sehr billig, bei kurzen Fahrten gilt der gleiche Preis wie bei uns. Er wird dann allmählich für jede Werst geringer, und von 325 Werst ab wird nur noch zonenweise gezahlt. Dagegen giebt es keine Rückfahrkarten. Der Preis für erste Klasse ist so hoch wie der für die zweite und dritte zusammen, und für Schnellzüge wird erheblicher Zuschlag gezahlt. Auf weiteren Reisen kann man kaum anders als erster Klasse fahren.

In solch einen sibirischen Zug stieg ich also ein und bitte nun, mich auf der 7 Tage und Nächte dauernden Fahrt bis Irkutsk zu begleiten.

Die Mehrzahl meiner Mitreisenden fuhr über Irkutsk hinaus nach verschiedenen Punkten des fernen Ostens. Es war schon damals unter Zuhilfenahme einer Dampferstrecke auf der Schilka sowohl Wladiwostok als auch Port Arthur mittelst Bahn zu erreichen.

Um 8 Uhr morgens hatten wir Samara verlassen und durchquerten nun in der Richtung zum Ural die berg- und baumlose Kirgisensteppe. Gegen Abend nähern wir uns der Baschkirenhauptstadt Ufa, die sich an einem der westlichsten Ausläufer des Ural malerisch emporzieht. Mit beginnender Dunkelheit geht es in den Ural hinein. Man erkennt noch gerade, wie die Getreidefelder aufhören, wie allmählich Waldwuchs an ihre Stelle tritt und zu Seiten der Bahn Hügel und Berge sich heben.

Nach gut durchschlafener Nacht sind wir früh morgens bereits mitten im Gebirge und nähern uns der Station Slatoust. Wolken am Himmel, Nebel in den Thälern, kühles Wetter und der Wald rings voller Regentropfen. Das war das unerwartete neue Bild, das sich uns bot, ein angenehmer Gegensatz zu der regenlosen Dürre, die wir in Russland durchlebt hatten. Etwa 20 Kilometer östlich Slatoust erreicht die Bahn ihren höchsten Punkt. Dort steht eine Pyramide, die auf entgegengesetzten Flächen die Worte trägt: Europa—Asien. Es wird hier auch für längere Zeit die sogenannte Alexanderspitze, eine der höchsten Erhebungen des Ural, sichtbar. Dann steigt die Bahn allmählich wieder herab, der sibirischen Ebene zu. Auf ihrer ganzen Strecke hat sie keinen einzigen Tunnel. Schon daraus lässt sich folgern, welche bedeutenden Steigungen und Windungen sich vorfinden müssen.

Gegen Mittag zu werden die Berge längs der Bahn zu sanfteren Hügeln, der Wald wird seltener, und bebaute Felder breiten sich aus.

So erreichen wir allmählich Tscheljabinsk und damit sind wir — in Sibirien. —

Ich wusste über dieses Land aus der Schule nicht viel mehr, als dass es sehr gross und sehr kalt sei. Das Erste trifft zu und deshalb kann das Zweite nicht richtig sein. Sibirien ist 25 mal so gross wie Deutschland. Bei einer solchen Erstreckung nicht bloss von West nach Ost, sondern auch von Nord nach Süd kann man von einem gleichmässigen Klima nicht reden. Immerhin liegt das Jahresmittel tief, da das Land nach Süden durch gewaltige Scheidegebirge abgeschlossen ist, dem Kältezudrang von den Eiswüsten des Nordens aber offen steht. So ist eine Winterkälte von 40° Reaumur weder etwas Ungewöhnliches noch Unangenehmes. Nicht die Kälte an sich ist gefährlich, sondern der mit Kälte verbundene, in Sibirien aber seltene, schneidende Wind. Die Jahreszeiten folgen sich in schroffem Wechsel. Einen Frühling giebt es kaum. Äusserst schnell entwickelt sich alles, was grünen und blühen will. Aber schon Anfang September gilben wieder die Blätter. Als ich nach Sibirien hineinfuhr, Anfang August, hatten wir kühles Wetter, im Gegensatz zu drei Wochen vollster Backofenhitze, die ich vorher durchlebt hatte.

Schon die nächsten Tage brachten zur Anschauung, dass Sibirien eine ungegliederte, abwechselungslose Ebene jedenfalls nicht ist. Die sogenannte Steppe entbehrt weder des Wassers noch des Bodenwuchses.

Dieser findet sich in kleineren oder grösseren Gruppen, ja in ganzen Waldstücken. Insbesondere ist es die Birke, die überall zu ungeahnt schöner, formenreicher Entfaltung gelangt.

Auch fehlen weder Hügel- noch Höhenzüge, und menschliche Ansiedelungen sind zahlreich vorhanden. Weiter nach Osten zu giebt es, wie wir später sehen werden, weitausgedehnte Urwälder, denen dann Hügel- und Bergland folgt.

Das Stromgebiet des Ob und Irtysch umfassen die Gouvernements Tobolsk und Tomsk, sie bilden Westsibirien. In das Gebiet des Jenissei gehören Jenisseisk und Irkutsk. Diese Gouvernements heissen Ostsibirien, das aber noch über den Baikalsee nach Osten weiterreicht. Südlich dieser vier Gouvernements, jedoch durch den schmalen Gürtel der Kosakensiedelungen von ihnen getrennt, liegen die sogenannten Steppengebiete von Akmolinsk und Semipalatinsk. Sie bilden den Übergang zu den mittelasiatischen Wüsten, deren Charakter sie nach Süden zu mehr und mehr annehmen.

Westsibirien erhebt sich nur wenig über die Wasserfläche des nördlichen Eismeers und senkt sich stetig zu diesem hin. Der Boden ist äusserst fruchtbar, und nicht mit Unrecht hat man gesagt: die Schwarzerde ist das wahre Gold Sibiriens. Finden sich an den Quellflüssen des Ob noch reiche Wälder, so fehlen sie weiter nördlich mehr und mehr. Es bleibt nur dünnes Buschwerk übrig und noch weiterhin geht das von unzähligen Wasseradern durchsickerte

Sumpfland allmählich zur Moor- und Moraststrasse über, die dauernd vereist ist und auch im Sommer nur an der Oberfläche auftaut.

Weiter nach Osten hin, im Gouvernement Tomsk, finden sich schon lebhaftere Übergänge von Höhe zur Tiefe, die Wasserläufe sind eingeschnitten und der Waldbestand wird ausgedehnter. Er zieht sich mit dem Boden, der ihn trägt, südöstlich zum Altaigebirge empor. Dies Alpenhochland, zehnmal grösser als die Schweiz, reicht mit seinem breiten Massiv weit über die Schneegrenze empor. Von ihm zweigen sich Ausläufer nach Norden und Nordosten ab. Diese geben dem südlichen Teil Ostsibiriens seinen Bergcharakter, und zwischen ihnen gehen die Quellströme des Jenissei zu Thal. Hier steht der Wald noch in reicher Artenzahl, und wilde Landschaftsbilder locken den Naturfreund. Nach Norden hin verwischen sich allmählich die schroffen Formen, es folgt ein breiter Streifen anbaufähigen Landes. Dann verliert sich auch hier alles, was den Menschen erfreut, und die Natur erstarrt zur eisigen Moorfläche.

Wir sind mit unseren Betrachtungen dem Schnellzuge vorausgeeilt, der noch immer auf Station Tscheljabinsk hält. Hier beginnt die eigentliche sibirische Bahn. Die ersten Pläne für sie reichen weit zurück, bis in die achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts. Aus vielen Vorschlägen wählte man den kürzesten Weg, gleichlaufend dem 55. Breitengrad. Ausgangspunkt sollte Tscheljabinsk sein, und dieses wollte man auch möglichst gradlinig mit der einzigen Wolgabrücke, der von Sysran, verbinden. 1892 war diese letztgenannte Strecke, über Ufa und quer durch den Ural, fertig. Bezüglich der Weiterführung durch Sibirien schrieb Alexander III. im Jahre 1887 unter einen Bericht: Ich hoffe, dass das Ministerium nun wirklich zeigen wird, dass es schnell und billig bauen kann, und man baute: schnell, billig und deshalb auch schlecht. Mit grosser Feierlichkeit wurde im Jahre 1891 durch den jetzigen Kaiser in Wladiwostok der Grundstein gelegt. Die Teilstrecke Tscheljabinsk — Ob, 1328 Werst lang, und von Ob bis Krasnojarsk, 731 Werst, sollte bis 1896, die von Krasnojarsk bis Irkutsk, 1023 Werst, im Jahre 1900 fertig sein. Da man schnell baute, war man früher fertig, und da man billig baute, ist das Ganze noch heute in minderwertigem Zustande. Es war ein Missgriff, dass man diese Weltbahn ungefähr nach den Grundsätzen einer Nebenbahn erbaute. Geringere Dammbreite, leichtere Schüttung unter den Schwellen, stärkere Steigungen als sonst üblich und engere Kurven sollten zulässig sein. Vor allem aber, man verwendete zu schwache Schienen, die nun allmählich ausgewechselt werden müssen. —

Die Station Tscheljabinsk ist eine der grössten auf der ganzen Strecke. Bei weitem die Mehrzahl unter den 99 zur Zeit vorhandenen gleicht nur unseren deutschen Haltestellen. Wo es Verpflegung giebt, ist sie meist recht gut. Aber die Speisenkarte bietet natürlich stets dasselbe: Kohlsuppe, Pasteten, Kotelettes. Wer billig leben will, findet neben der Station einen offenen Markt. Frauen und Kinder verkaufen dem Durchreisenden Backwerk, Milch, geräucherte Fische, selbst Hühner und Enten. Wer aber Wert darauf legt, aus sauberer Hand zu kaufen, wird vielleicht lieber auf den Handel verzichten. Eine grosse Rolle spielt in Russland auch auf der Reise der Thee. Zur Selbstbereitung führt fast jedermann Theebüchse, Zucker und Trinkgeschirr mit sich. Kochend Wasser ist meist umsonst zu haben. Hoch und niedrig strebt mit dem Kessel dem aufgestellten Behälter zu. Selbst Generale in voller Uniform wandern dorthin.

Kein Bahnhof in Sibirien hat Bedachung für den Bahnsteig. Auch Güterschuppen finden sich selten, übergedeckte Theerleinwand muss sie ersetzen. So sind die Güter dem Verderben ausgesetzt und dem landesüblichen Diebstahl. Es wird ungeheuer viel gestohlen auf der sibirischen Bahn. Die Zeitungsnachricht, in Irkutsk sei ein ganzer Zug abhanden gekommen, war keine Erfindung. Meist sind Beamte an solchen Vorkommnissen beteiligt. Während meines Aufenthalts in Irkutsk wurde ein Regierungserlass bekannt, welcher anordnet: wenn es schon leider nicht zu umgehen sei, ehemalige Verbrecher in den Dienst zu nehmen, so solle man doch wenigstens solchen Leuten, die wegen Diebstahls, Raub und Unterschlagung vorbestraft seien, nicht gerade die Aufsicht über Werkstätten und Magazine übertragen.

Unsere Fahrt im Salonzug bietet wenig Abwechselung. Das Aus-dem-Fenster-Sehen macht schliesslich müde, und wohl dem, der zu jeder Zeit beliebig lange schlafen kann. Die Grundstimmung meines Gemüts spiegeln die täglich abgesandten Postkarten wieder. Sie tragen den einfachen Vermerk: „Wir wollen weiter.“ Schlaffheit und Abspannung machen sich mit jedem Tage mehr geltend. Das Hin- und Herlaufen auf den Bahnsteigen kann die an Deck eines Schiffes möglichen Spaziergänge nicht ersetzen. Dazu kommt die schlechte Luft in den Wagen, der abscheuliche Qualm von der Lokomotive, namentlich wenn sie mit Petroleum geheizt wird. Von Staub hat man weniger zu leiden als bei uns, da der Boden längs der Bahn meist bewachsen und die Fahrt nur langsam ist.

Man sollte das Gegenteil annehmen. Aber die Schnellzüge sind zu schwer für den leichten Oberbau, die Steigungen und die Kurven zu steil. Auch die Eingeleisigkeit der Bahn macht sich geltend. Entgegenkommende Züge müssen abgewartet werden, jeder Unfall sperrt die Strecke für längere Zeit. So ist denn die Fahrtgeschwindigkeit sehr wechselnd. Sie sinkt von 32 km in der Stunde von Westen nach Osten zu allmählich bis auf $17\frac{1}{2}$ km.

Es unterbricht die Einförmigkeit der Reise, auf grösseren Bahnhöfen das Publikum zu beobachen. In Sibirien besteht noch Bahnsteigfreiheit, und wer will, geht zur Station, um festzustellen, wer ankommt oder wer durchreist. Was dem Zuge entquil't, sammelt sich um den grossen Esstisch. Man wird selten ein solches Durcheinanderpublikum finden wie hier. Was man sieht, ist nicht immer schön, und viele hört man auch essen. Aus einem Bücherschrank werden gute und schlechte Bücher, namentlich auch deutsche und französische, verkauft. Ausser Ansichtskarten giebt es auch Zeitungen, die bei der Fahrt nach Osten natürlich veraltet sind. Wo nur irgend Platz ist, liegt Handgepäck in unglaublicher Menge. Bei einer Familie zählte ich 23 Kollis, die allmählich im Wagen verstaut wurden, natürlich zur Freude aller Mitreisenden.

Nur wenige Bahnhöfe bieten ein Bild wie das eben geschilderte, etwa noch Omsk, Irkutsk, Krasnojarsk und Taiga. Die beiden ersten gehören zu Städten von 40 000 bezw. 50 000 Einwohnern, die Stadt Krasnojarsk hat 30 000 Einwohner, Taiga ist blosse Station, wo die Zweigbahn zur Landeshauptstadt Tomsk abgeht. Diese letztere liegt nicht weniger als 90 Werst abseits der grossen Bahnlinie. Was sonst noch an Städten vorhanden ist, es sind 7 oder 8 sogenannte Kreisstädte, bleibt unter 10 000 Einwohnern. Überall sind die Verbannten, die Leute mit dem langen Strafverzeichnis, in grosser Zahl vorhanden. Sie finden sich in allen Gesellschaftsschichten und erhöhen gewiss nicht die Annehmlichkeiten des Verkehrs. Manche Städte sind fast ausschliess-

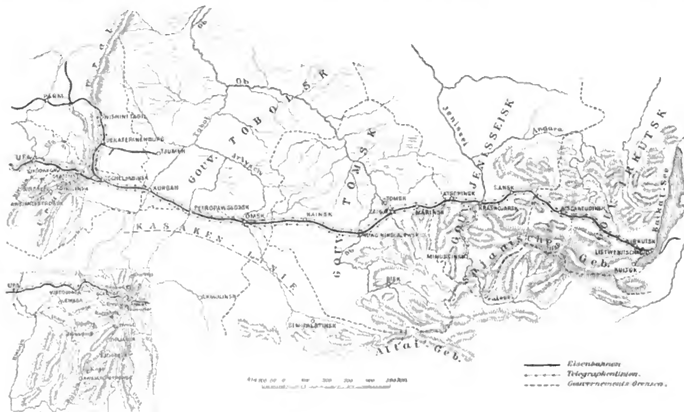
lich von Juden bewohnt, die, getauft, dort auch Beamtenstellen innehaben.

Ausser den eigentlichen Städten bilden sich nun neuerdings überall, wo die Bahn einigermaassen bedeutende Ströme kreuzt, neue Ansiedelungen. Sie zeigen mitunter ein ganz erstaunliches Wachstum. So z. B. Newo-Nikolajewsk am Übergang über den Ob. Der Ort zählt bereits gegen 20000 Einwohner, ist aber Dorf geblieben, wie auch die anderen neu entstandenen Ortschaften. Grössere Steinbauten sind nirgend vorhanden. Das liegt zum Teil daran, dass die Regierung, um dem Bodenwucher vorzubeugen, das Land längs der Bahn nicht verkauft, sondern nur auf 30 Jahre verpachtet. Da baut natürlich niemand dauerhafte Häuser.

Wir haben nun ohne besondere Erlebnisse etwa die Hälfte der Fahrt zurückgelegt und müssen bald in den Urwald kommen. Darauf hatte ich mich besonders gefreut, keit vorhanden. — Auch Menschen birgt der Urwald. Sie sind nötig zur Arbeit an der Bahnstrecke und auf den Stationen. In ihren Blockhäusern, Erdhütten oder Zelten hausen sie wie Halbwilde und fühlen sich offenbar sehr wohl in unmittelbarster Berührung mit der Natur.

Mehrere Tage dauert die Fahrt durch den Urwald. Ihm folgt dann bergiges Gelände, das bei Krasnojarsk fast zum Gebirge wird. Auch von dort noch bleiben fast zwei Tage, ehe wir uns Irkutsk nähern.

Man hatte mir alles nur erdenkliche Schlechte über diese Stadt erzählt. Besonders mit der persönlichen Sicherheit sollte es übel bestellt sein. Und dabei hatte ich ausser dem Taschenmesser keine Waffe bei mir, während andere Dolch und Revolver trugen. Fragte man aber, ob sie damit schon ihr Leben verteidigt hätten, so wurde dies verneint. — Immerhin will ich gern gestehen, dass ich mehr als einmal



denn der Begriff Urwald übt auf jeden, der ihn noch nicht gesehen hat, besonderen Reiz aus. Alte Erinnerungen aus Romanen und Reisebeschreibungen werden wach. Baumriesen recken ihre Wipfel empor, dichtes Buschwerk in üppigem Grün und enger Verschlingung sperrt den Weg, Vögel schwingen sich durchs Geäst, und böse wilde Tiere lassen drohend ihre Stimme hören. — Von alledem bietet der sibirische Urwald wenig oder nichts. Baumriesen sind nicht vorhanden, wenigstens nicht in Nähe der Bahn. Lärchen und Birken, fast die einzigen Waldbäume, entwickeln sich wohl zu besonders schönen, nicht aber zu besonders grossen Exemplaren. Auch die vielfach dazwischen stehende Ceder reicht nicht über das Maass deutscher Forstbäume hinaus. An Buschwerk freilich und unbetretbarem Sumpfland ist kein Mangel. Die Tierwelt hat sich aus der Nachbarschaft der Bahn zurückgezogen, ist aber in entlegeneren Gebieten zahlreich, wenn auch nicht in grosser Mannigfaltigmich in Lagen befand, die für Raubmordgedanken den passenden Augenblick boten. Schon der Einzug in Irkutsk entbehrte nicht der Romantik. Es war 2 Uhr nachts, völlige Dunkelheit, strömender Regen. Mit rumpelndem Wagen fuhr ich in die nasse Finsternis hinein, auf schwankender Schiffbrücke über die schluchzenden Fluten der Angara, dann durch die Stadt. Nur hier und da glimmte eine trübe Laterne. Dann konnte man niedrige Hütten, Holzzäune, Stapelholz längs des Weges unterscheiden. Endlich erglänzte weit hinten elektrisches Licht. Es war der Gasthof, den ich suchte, Hotel Metropole. An Prunk und Glanz der äusseren Ausstattung war wenig gespart, aber dahinter fehlt das Solide, Gründliche, wie so oft in Russland. Man greift nach jeder neuen Erfindung und führt sie ein, zum Beweis, dass man nicht hinter der Kultur des Westens zurückbleibt, sondern ihr voranmarschiert. Aber auf den elektrisch beleuchteten Strassen wühlten häufig die Schweine.

Mein Zimmer war geräumig und gut. Preis $5^1/_2$ Mark. Auf dem Bett schlief vorläufig noch ein Hausdiener. Er wurde verjagt. Nach einer halben Stunde erhielt ich Bettwäsche und konnte dann schlafen gehen. In allen rein russischen Gasthöfen erwartet man, dass der Reisende Bettwäsche, Kopfkissen und Decke mit sich führt. Wenn nicht, so muss er sie besonders bezahlen. In entlegeneren Orten fehlt selbst die Bettstelle, und man erhält für sein Geld die blossen vier Wände des Zimmers.

Mein Aufenthalt im Hotel Metropole war dauernder Kampf gegen die Trägheit und Verlogenheit der Bedienung. Beim Dienstpersonal russischer Gasthöfe kommen überhaupt die weniger angenehmen Seiten des russischen Volkscharakters besonders deutlich zum Ausdruck. Alles, was uns im Verkehr von Mensch zu Mensch selbstverständlich erscheint, suchen wir da vergeblich. Pünktlichkeit und Sorgfalt sind selten zu finden, denn sie bedingen Selbstzucht und Strenge gegen die eigene Person. Aber gerade das ist es, was der Russe nicht liebt. Er ist nachsichtig gegen jedermann, am meisten gegen sich selbst. Allem Bestimmten, klar Abgegrenzten weicht er aus. Um einer Verantwortung sich zu entziehen, scheut er sich nicht, zu lügen. Er hofft, man werde des weiteren Forschens müde werden, oder es tritt vielleicht irgend etwas ein, wodurch die Sache im Sande verläuft. Stets sucht er das Bestimmte zu verwischen, das Schroffe zu glätten, das Schlechte zu beschönigen. Sogar in der Sprache und Sprechweise kommt das zur Geltung. Statt „ich weiss nicht“ sagt er „ich kanns nicht wissen“, hat er jemand gestossen, so fühlt er sich „etwas schuldig“, den bösen Schnaps nennt er sein „Wässerchen“.

Irkutsk zeigt das Gepräge aller russischen Provinzialstädte: sehr breite ungepflasterte Strassen, grosse Plätze, ebenfalls ohne Pflaster, zahlreiche Kirchen mit bunten Turmkuppeln, grosse, aber nicht über zwei Stock hohe Häuser, meistens in Holz aufgeführt und wegen Feuersgefahr voneinander getrennt, endlich auch ein dichtes Netz von Fernsprecherdrähten. — Die Stadt ist Verkehrs- und Handelsmittelpunkt eines weiten Gebiets. Man kann hier fast alles kaufen, was man nur wünscht. Aber alles wird eingeführt. Eigene Industrie besitzt Sibirien noch nicht. Die vorhandenen Rohstoffe sind zu entlegen und Arbeiter nicht zu beschaffen. In den grossen Städten giebt es Brauereien unter deutschen Braumeistern. Sie liefern leidlich gutes Bier und haben auch guten Absatz.

Ich hatte es mit der Witterung günstig getroffen. Ich fand die Strassen in keinem ihrer beiden Normalzustände. Entweder nämlich, so lange es regnet, sind sie unergründlich schmutzig, oder kurze Zeit, nachdem es geregnet hat, herrscht derartiger Staub, dass man nicht hindurch kann. Heute kam man auf dem Holztrottoir ziemlich trockenen Fusses vorwärts. Ich suchte einen deutschen Arzt auf, an den ich empfohlen war. Durch seine Freundlichkeit lernte ich Irkutsk kennen, soweit dies wünschenswert erschien. Er trommelte auch noch andere Deutsche zusammen, so dass ich mich stets in angenehmster Gesellschaft befand.

Eine Sehenswürdigkeit bildet das der Irkutsker Gesellschaft für Erdkunde gehörende, recht stattliche Museum. Als Fremder hat man jederzeit Zutritt und darf sich wundern, welche ansehnlichen wissenschaftlichen Schätze hier zusammengebracht sind.

Die Kürze meines nur auf wenige Tage bemessenen Aufenthaltes gestattete mir nicht, die schöne Bergumgebung der Stadt so zu durchstreifen, wie ich es gewünscht und mit Hilfe meiner deutschen Freunde auch gekonnt hätte. Zum Baikal wollte ich jedenfalls. Es sind dorthin mit der Bahn nur 64 Werst, aber man braucht dazu volle vier Stunden. Zurück wollte ich mit dem Dampfschiff auf dem schönen breiten Wasser der Angara. An massgebender Stelle hatte man mir auch gesagt, dass ich unter allen Umständen das Schiff würde benutzen können. Morgens war ich auf dem Bahnhof. Indessen unser Zug konnte vorerst nicht abgehen, da die Bahn durch abgestürzte Felsmassen gesperrt war. Ein Arbeitszug mit Mannschaften und Werkzeugen zur Beseitigung des Hindernisses sollte uns vorausgehen, was sich nachher als unnötig erwies. Ähnliche Störungen sind hier nichts Seltenes. Die Bahn windet sich mühsam zwischen dem Stromlauf der Angara und den dicht an sie herantretenden Felsen hindurch. Diese hat man aus Sparsamkeitsrücksichten fast senkrecht abgesprengt. Was also an verwitterndem Gestein sich ablöst, stürzt auf den Bahnkörper herunter.

Ich hatte in der That eine ungemein genussreiche Fahrt. Schon der erste Ausblick über den Strom war überraschend. Irkutsk lag da wie eine Stadt am Meer. Durch ihre bunten Kuppeln und Türme über dem Grau und Grün der Dächer erhalten alle russischen Städte etwas fremdartig Schönes. Weiterhin ist es die Angara selbst mit ihrer breiten Wasserfläche und dem frischen Grün ihrer Uferwiesen, die den Blick erfreut. Dahinter zieht sich das Dunkel der Lärchenwälder an den Berghängen aufwärts, und dazu schaffen die Windungen der Bahn stets wechselnde Sonnenbeleuchtung. — Auf etwa halbem Weg taucht auch ein Dampfer auf, der uns entgegenkommt. Es ist der, den ich nachmittags zu benutzen gedachte. Er ist einfach früher abgefahren. Also mit der Wasserfahrt war nichts.

Mittlerweile sind wir in Station Baikal angelangt. Das Gleise führt bis zum See, wo es auf einer Landungsbrücke ausläuft. Wellenlos breitet sich der glitzernde Wasserspiegel vor uns aus, leider nur allzubald in dem flimmernden Grau eines leichten Nebels sich verlierend. — Nicht weniger als 34 000 qkm umfasst die Fläche des Baikal, bis zu 1830 m erheben sich die Berge, die ihn umschliessen. In seiner gewaltigen Erstreckung von Nord nach Süd schiebt er sich der sibirischen Bahn wie ein Riegel vor. Man muss ihn umgehen oder überschiffen. Vorläufig hat man das letztere gewählt. Dafür sind zwei Dampfer, sogenannte Eisbrecher, verfügbar. Sie legen die Überfahrt bei günstigem Wetter in etwa 5 Stunden zurück. Auf dem einen Schiff liegen drei Bahngleise an Deck, auf die von der Landungsbrücke her ganze Zugteile überschoben werden können. Das hat sich aber nicht bewährt, denn bei stürmischer Fahrt stürzten die Waggons durcheinander und wurden zertrümmert. Im vorigen Winter hatten beide Eisbrecher völlig versagt. Man musste einen Schlittenweg über den See herstellen. Unter solchen Umständen wurde die Frage einer Umgehungsbahn brennend. Die Bahn ist jetzt im Bau. Sie führt zunächst unmittelbar am Ostufer entlang bis zum Dorfe Kultuk, am Südrande des Sees, von da wird sie wahrscheinlich auch unmittelbar am Ufer bis zur Station Baikal weitergeführt.

Ich bestieg nun einen kleinen Dampfer und fuhr unweit des Ufers zu dem langgestreckten, hochgelegenen Dorfe Listwenitschnoje. Auf meine Bemerkung, dass in Deutschland an solcher Stelle zweifellos bald ein Badeort entstehen würde, erhielt ich die Belehrung, dass das sehr unwahrscheinlich sei, da das Baikalwasser niemals wärmer würde als 8° Reaumur.

Nach einigen Stunden kehrten wir zurück, und ich sah nun auf der Landungsbrücke zum erstenmal einen Verbanntentransport. Die Leute, zum Teil von Frau und Kindern be-

gleitet, waren gefesselt und von Militärposten umstellt. Sie boten keineswegs einen so erbarmenswerten Anblick, als man nach den Schilderungen des bekannten Kennanschen Buches anzunehmen geneigt ist. Sie werden jetzt in besonderen käfigartigen Arrestantenwaggons ihrem Bestimmungsort zugeführt, während sie früher die ganzen gewaltigen Entfernungen zu Fuss zurücklegen mussten. Längs der grossen sibirischen Landstrasse waren auf Tagemarschentfernung sogenannte Etappengefängnisse angelegt. Der dort kommandierende Offizier haftete für die ihm übergebenen Arrestanten und hatte sie persönlich bis zur nächsten Etappe zu geleiten.

Die Verbannung als Strafe wurde schon im 17. Jahrhundert eingeführt, doch erst seit dem Jahre 1823 findet eine Kontrolle über Zahl und Verbleib der Verschickten statt. Seitdem sind bis zum Jahre 1898 etwa 700000 Personen, nebst 216000 Familienangehörigen nach Sibirien überführt worden.

Unter den Verbannten hat man zu unterscheiden zunächst die zu Zwangsarbeit verurteilten schweren Verbrecher. Von ihnen werden jährlich etwa 1000 in das Centralgefängnis bei Irkutsk eingeliefert und dort oder in Bergwerken u. dgl. mit schwerer Arbeit beschäftigt. Ausserdem giebt es die mit Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte zur Zwangsansiedelung Verurteilten. Sie erhalten ihren Wohnsitz angewiesen und stehen unter Polizeiaufsicht. Nach verbüsster Strafe oder bei guter Führung auch schon vorher erhält der Betreffende die Erlaubnis, sich in Sibirien frei aufzuhalten. Dadurch aber werden die ehemaligen Verbrecher zur Landplage. Von der freien Bevölkeruug häufig abgestossen, werden sie rückfällig und durchziehen, zu Banden vereinigt, die entlegeneren Landstriche mit Raub und Mord. — Eine dritte Klasse bilden die auf dem Verwaltungswege Verschickten. Unter ihnen befinden sich in grosser Zahl auch die sogenannten Politischen. Auch sie sind natürlich sehr häufig keine Zierde des gesellschaftlichen Verkehrs.

Mit der seit Eröffnung der Bahn schnell wachsenden Zahl der freien Ansiedler wurde es unthunlich, das Land noch weiter mit Verbrechern zu übersäen. So schränkte denn ein kaiserlicher Erlass vom Mai 1900 die Verbannung erheblich ein. Gleichwohl begegneten mir noch an den verschiedensten Stellen Sibiriens Gefangenentransporte. Man sagte mir, das seien wahrscheinlich schon früher Verurteilte.

Die freien Ansiedler bilden heute bereits bei weitem die Überzahl der Bevölkerung. Bis zum Jahre 1850 war ihre Zahl nur gering. Seitdem hat sich die Regierung der Sache angenommen, und seit 1881 ist die Einwanderung planmässig geregelt. Jeder männliche Ansiedler erhält unter günstigen Bedingungen 18 ha Pachtland. Unbemittelte werden durch Zuweisung von Baustoffen und Wirtschaftsgerät unterstützt. So steigt die Zahl der Einwanderer mit jedem Jahre, und damit wächst auch die Ausdehnung der bebauten Fläche. In den ersten 5 Jahren seit Eröffnung der Bahn sind nicht weniger als 600000 Einwanderer auf ihr befördert worden.

Eine Sonderstellung nehmen auch in Sibirien die Kasaken ein. Sie waren die ersten Erorberer des Landes. In wenigen Jahrzehnten schoben sie vom Ural aus ihre Posten stets weiter nach Osten vor und sicherten sie durch feste Stützpunkte, sogenannte Ostroys. Um diese herum bildeten sich allmählich die jetzt vorhandenen Städte. Die heutige Kasakenbevölkerung beträgt nicht viel über 130000 Seelen. Sie wohnen auf einem schmalen Landstrich, der die Gouvernements von den Steppengebieten trennt.

(Schluss folgt.)

Die Mekkabahn.

Von Major Max Schlagintweit (München). Mit Skizze.

Unter den verschiedenen Eisenbahnplänen, die in der letzten Zeit für Vorderasien wie Pilze aus der Erde geschossen sind — ich weise nur auf die projektierten Abzweigungen von der russisch-transkaukasischen und -transkaspischen Bahn nach Süden, durch West- und Ostpersien hin — muss, abgesehen von der Bagdadbahn, die ja nunmehr eine feste Gestalt angenommen hat, das Projekt einer Bahn von Damaskus nach dem Hedschas, nach Mekka, sowohl wegen der Grossartigkeit der Idee, als wegen der wirtschaftlichen und politischen Bedeutung einer solchen Linie, unser besonderes Interesse in Anspruch nehmen. Es wird daher manchem erwünscht sein, einiges Nähere über den Stand dieser Bahn zu erfahren, und kann ich mich bei den folgenden Angaben auf persönliche Mitteilungen des Kais. Geheimen Baurats Otto von Kapp, General-Inspekteurs der Arbeiten der Syrischen Bahnen, stützen, der im November 1901 im Auftrag der türkischen Regierung einen grossen Teil der fraglichen Linie bereiste und seine gemachten Wahrnehmungen in einem eingehenden Bericht niedergelegt hat.

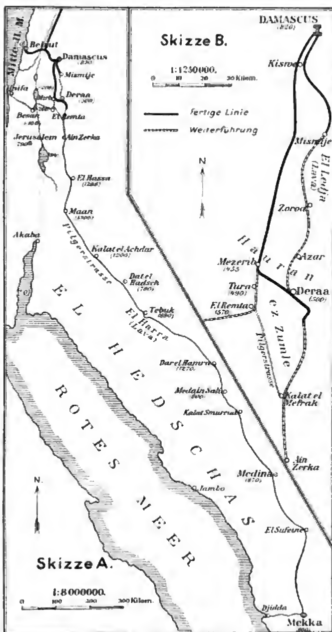
Während bisher der Bahnbau in der Türkei hauptsächlich in den Händen ausländischer, europäischer Gesellschaften lag, also fremdes Kapital dabei engagiert war, ist es diesmal die türkische Regierung selbst, welche auf eigene Initiative hin und auf eigene Rechnung an den Bau dieser grossartigen Verkehrslinie ging. Thatsächlich ist auch bereits im September 1900 mit dem Bau der Linie begonnen worden; Anfang November 1901 war von Damaskus aus der Bahnkörper auf 50 km bis Station Mismijé fertiggestellt; ebenso waren von Mezerib über Deraa hinaus 37 km Unterbau mit daraufliegendem Gleise vorhanden. (Siehe die Skizzen A und B.)

Was bei der gewählten Trace Damaskus—Deraa (auch Derát geschrieben, das alte Edreï) zunächst auffällt, ist, dass sie sich als eine in nächster Nähe zur bereits bestehenden Linie Damaskus—Mezerib hinziehende Parallelbahn darstellt. So beträgt der Abstand der beiden Linien bis zur Station Kiswé (km 20) nur 2 km, von hier bis Deraa 5—15 km. Nach Kiswé macht die Bahn eine starke Ausbiegung nach SO, lediglich um das elende Dorf Mismijé (km 50) zu erreichen, in welchem eine Garnison in der Stärke von 1 Kompagnie Infanterie untergebracht ist; dann folgt die Trace auf 40 km Länge dem Westrande des Lavaplateaus El Ledja, eines vollkommen sterilen Bodens, der sich Osten 30—40 km weit bis zum Wadi Luwa ausdehnt. Mit Deraa erreicht die Trace eine Länge von 123 km, ist somit um 23 km länger als die Linie Damaskus-Mezerib.

Man sucht vergeblich nach Gründen, welche die Wahl der Trace Damaskus—Deraa angesichts der Hauranlinie er-

klären könnten. Nachdem einmal diese Linie vorhanden war, wäre es doch das einzig Richtige gewesen, an diese anzubinden, seine ganze Kraft auf die Fortführung der Bahn von Mezerib aus zu verwenden, statt sie für die gänzlich überflüssige Parallelbahn zu vergeuden!

Für die Weiterführung der Linie nach Aïn Zerka gilt Mezerib als o-Punkt. Von Deraa aus folgt die Trace zunächst dem rechten Ufer des Wadi Meddan, den sie etwa



12 km südlich von dieser Station mittelst einer Brücke überschreitet; dann tritt sie in das Thal des Wadi il Butm am Fusse des Djebel Uz Zumle und erreicht die Pilgerstrasse bei Kalat el Mefrak; Schwierigkeiten für den Bahnbau ergeben sich wieder bei Übersetzung des tiefen Risses des Wadi Dulail, 10 km nördlich Aïn-Zerka. Was die Trace dieses zweiten Bau-Abschnittes Mezerib—Aïn-Zerka (Länge 94 km) anlangt, so erweist sie sich nur als eine unglückliche Folge der Wahl Damaskus—Deraa. Viel günstiger hätte sich die Weiterführung von Mezerib aus entlang der Pilgerstrasse gestaltet, man wäre auf viel geringere Bauschwierigkeiten gestossen und hätte auch an Länge bedeutend eingespart. Was aber ganz besonders für diese Tracenführung spricht, ist der Umstand, dass diese Linie El Remta berührt hätte, welches damit der direkte Einmündungspunkt der beabsichtigten Zuführungslinie Haïfa—Mezerib zur Mekkabahn geworden wäre; statt dessen muss nunmehr die Bahn von El Remta über Tura nach Mezerib und von da nach Deraa geführt werden, woselbst diese Zuführungslinie erst auf die gewählte Trace der Mekkabahn trifft; die 14 km lange Strecke Mezerib—Deraa ist — wie schon bemerkt — bereits fertiggestellt. Eine direkte Verbindung von El Remta nach Deraa über das Plateau des Djebel Uz Zumle ist der Geländeschwierigkeiten halber nicht möglich. Haïfa soll Einfahrtshafen für über das Mittelmeer kommende Pilger werden. Bekanntlich hatte vor Jahren eine englische Gesellschaft bereits eine Konzession zum Bau einer Linie Haïfa—Damaskus erhalten; nachdem aber der Bahnkörper 60 km weit, bis Besan,*) aufgeworfen war, die Schienen auf 7 km Länge von Haïfa weg gelegt waren, stockte die ganze Arbeit und wurde auch nicht wieder aufgenommen. Nunmehr hat die türkische Regierung die Konzession durch Rückkauf für sich erworben und beabsichtigt die Weiterführung der Linie von Besan über Djisrel Medjami, Maad, Samma, el Tajibu, el Husu, Sarih, El Remta Tura nach Mezerib. Eine besonders interessante Partie dieser Trace wird der Aufstieg vom Jordanthal auf das durch seine Fruchtbarkeit und Schönheit ausgezeichnete Plateau von Adschlun sein, an dessen Ostrande El Remta liegt; diese Steigung ist gegeben durch die 2 Punkte Maad im Jordanthal (— 260 m) und Samma am Westrande des Plateaus (+ 370 m), also eine Höhendifferenz von 630 m, die mittelst Einschaltung einer Zahnradbahn auf 9 km Länge überwunden werden soll.

Der 3. Abschnitt der Bahn, Aïn Zerka—Maan, wurde im Februar 1901 von dem mit der Leitung des Bahnbaues betrauten Ingenieur Meissner rekognosziert. Die projektierte Trace folgt, mit geringen Abweichungen, der Pilgerstrasse, erreicht bei Kalat el Hassa mit 1286 m ihren höchsten Punkt und hat in diesem Abschnitt eine Länge von 244 km; Entfernung von Mezerib bis Maan 338 km. Vom Mittelländischen Meer, von Beirut bis Maan, beträgt die Entfernung bereits 600 km. Diese bedeutende Entfernung vom Meer, sowie der zum grössten Teil wüstenhafte Charakter der von der Bahn durchzogenen Gegend und die z. Zt. noch herrschende Unsicherheit werden es notwendig machen, von Maan eine Zufuhrstrasse nach Akaba herzustellen, die eine Länge von über 100 km erhalten wird. Da Maan ca. 1300 m hoch liegt, so wird diese Strasse starke Steigungen bekommen und ein gebirgiges Terrain zu durchqueren haben. Auch wird es notwendig sein, in Akaba für die zur Löschung der Schiffe nötigen Vorkehrungen (Molen, Dampffähren etc.) zu sorgen. Die Strasse Akaba—Maan ist aber nicht nur notwendig für Herbeischaffung des Baumaterials für die Bahn, für die Verproviantierung von Maan, sondern auch als Reiseweg für einen grossen Teil der aus Afrika kommenden Pilger, welche in Maan mit der heiligen Karawane zusammentreffen.

Über Maan hinaus ist für die Zwecke der Bahntracierung eine Vermessung des Geländes noch nicht vorgenommen worden. Von Forschungsreisenden ist ja die grosse Pilgerstrasse von Damaskus nach Mekka (Derb el

*) Besan, oder Beth Sean, liegt am Rande einer Thalstufe im westlichen Jordanthal, bereits 100 m unter dem Meer.

Hadj) schon des öfteren begangen worden, so von Burckhardt (1814), Burton (1853), Maltzan (1860), Doughty (1876) u. a., so dass man der Hauptsache nach über den Charakter der von der Bahn zu durchziehenden Gebiete orientiert ist. Um sich aber noch weitere Klarheit hierüber zu verschaffen, war beabsichtigt, der im Februar d. J. abgegangenen Pilgerkarawane einige Ingenieure, natürlich ausschliesslich Muselmänner, beizugeben, mit dem Auftrage, mittelst Boussole und Aneroid ein möglichst genaues Itinerar dieser Route aufzunehmen. Im grossen und ganzen wird sich die Bahntrace wohl auch in diesem ca 1600 km langen Abschnitte an die Pilgerstrasse halten; die Gegend, welche dieselbe durchzieht, ist eine durch Wadi vielfach zerrissene Plateaulandschaft, bedeckt weit ausgedehnte Lavamassen und von niedrigen, bis 1200 m ansteigenden Hügelreihen durchschnitten. Man wird es mit der Überwindung beträchtlicher Höhenunterschiede zu thun haben, wie schon aus den wenigen bis jetzt vorliegenden Höhenangaben hervorgeht, wie: Maan 1300, Dat el Hadj 780, Tebuk 890, Dar el Hamra 1270, Medina 870, Mekka 600 m. Von Mekka aus wird die Aufnahme-Kommission ihre Arbeiten wohl bis Djidda, der Hafenstadt Mekkas, ausgedehnt haben.

Dass in einem so trockenen Landstriche die Wasserfrage eine sehr wichtige Rolle spielt, nicht nur für die Zeit des Bahnbaues, sondern auch für den späteren Betrieb, ist natürlich, und sei es daher gestattet, hierauf etwas einzugehen. Da, wo man nur auf Winterregen angewiesen ist, ist die Anlage von grossen Cisternen, im Mauerbau ausgeführt, in Aussicht genommen, mit einem Fassungsvermögen von 10000 cbm Inhalt; dieselben werden während der Regenmonate Dezember, Januar, Februar gefüllt und können während des ganzen Jahres das nötige Wasser für 1 Zug im Tag in jeder Richtung liefern; zur Vermeidung der Verdunstung des Wassers wie zur Sicherung vor Wasserdiebstahl von seiten der Beduinen sind die Cisternen mit gemauerten Kolotten zu decken und mit einer Erdschicht von 3—4 cm Stärke zu verbergen. Da diese Cisternen einen grossen Kostenaufwand erfordern (35—45000 Frcs.), so wird man trachten, ihre Zahl möglichst einzuschränken. Zu diesem Behufe ist es geboten, für die Maschine möglichst grosse Tender zu wählen, also etwa einen Typ, der der Maschine gestattet, 50 km zu machen, ohne Wasser fassen zu müssen. Natürlich sind auch noch andere Umstände, wie besonders Steigungen, auf die Grösse der Abstände der Cisternen voneinander abhängig. So ist z. B. für den Abschnitt Mezerib—Aïn-Zerka von 94 km Länge eine grosse Cisterne angelegt, bei km 52 mit einem Querschnitt von 60 × 60 m bei 3 m Tiefe (= 10800 cbm); die Cisterne wurde im Winter 1901/02 gebaut. Sind Wasserrisse, welche das ganze Jahr über Wasser führen, oder Quellen gegeben, so benutzt man dieselben zur Anlage kleinerer Cisternen, von 100 cbm, möglichst in einer solchen Höhe über dem Niveau des Bahnkörpers, dass man das Wasser direkt mittelst des Krahnes zuführen kann, also die Kosten einer Pumpanlage erspart. Eine solche Cisterne wird z. B. bsi Aïn-Zerka angelegt, wo in einem Ravin Wasser in genügender Menge das ganze Jahr über vorhanden ist; man muss aber hier das Wasser auf 75 m Höhe in den Behälter heben. Gemauerte Cisternen sind immer den Behältern von Eisenblech vorzuziehen, weil sich in jenen das Wasser viel frischer hält, auch als Trinkwasser verwendet werden kann und schliesslich vor den Kugeln der Beduinen gesicherter ist. Ausserdem ist noch die Anlage von Cisternen von 10—20 cbm Inhalt bei den Wohnhäusern der Bahnwärter wie bei jeder Station erforderlich.

Zum Schluss noch einige Worte über die Zukunft des Mekkabahn-Unternehmens. Man wird nicht fehlgehen, wenn man pro km der Bahntrace, einschliesslich der Wegeanlagen, Gebäulichkeiten, des ganzen Materialbedarfs, 100000 Frcs. an Ausgaben rechnet; das macht also für 2000 km Tracenlänge 200 Millionen Frcs. Diese Summe hatte auch die türkische Regierung im Auge, indem sie für den Bau der Bahn 10000000 Pfund (à 22,50 Frcs.) auswarf. Die Hoffnung, diese Summe grösstenteils durch freiwillige Spenden im In- und Auslande aufzubringen, erweist sich aber als trügerisch. Es ist ja richtig, dass die ganze mohamedanische Welt ein grosses Interesse an dem Zustandekommen der Mekkabahn zeigt; doch haben die ganzen Sammlungen z. Zt. nicht mehr als 11 Millionen Frcs. ergeben, und laufen die Gelder immer spärlicher ein. Um der Beisteuer für die Bahn eine neue Anregung zu geben, stiftete der Sultan Abdul Hamid anlässlich seines Thronbesteigungsfestes eine Medaille, welche auf einer Seite die Inschrift: „Spezialmedaille für Patrioten, welche für die Hedschasbahn Dienste geleistet" und auf der anderen Seite eine Lokomotive, überragt von der Tughra (dem Namenszug) des Sultans zeigt. Diese Medaille kann sogar von den Erben getragen werden! Thatsächlich sind für den Bau bereits an 1½ Millionen Frcs. ausgegeben worden (600000 Frcs. für die Strecke von Damaskus bis Mismijé, 800000 Frcs. für die Arbeiten von Mezerib über Deraa hinaus); für 60000 Frcs. sind Schienen bestellt, ebenso 3 Lokomotiven, 60 Waggons u. s. w., in Summa an Material für ca. 180000 Pfund. Die Verwendung des neu errichteten Eisenbahnbataillons, wie des aus abkommandierten Infanterie-Mannschaften gebildeten Arbeiterbataillons hat sich nicht besonders bewährt. Zum Schutze des Bahnbauses gegen die arabischen Nomadenstämme sind militärische Bedeckungen notwendig; so wurden zweimal grössere Truppenabteilungen von Beduinen angegriffen, wobei schon eine Gebirgskanone in Verlust geriet. Wird der Bau in dem bisherigen Tempo weiter betrieben, so wird es sicher noch 16 Jahre dauern, bis die Dampfpfeife in Mekka ertönt. An der Spitze des Unternehmens steht der Sultan selbst, indem er das Präsidium der obersten Kommission der Hedschasbahn übernommen hat; Vicepräsident ist der Marineminister Hassan Pascha, das treibende Element aber in der Kommission ist der bekannte zweite Sekretär des Sultans, Izzet Bey.

Wird es der türkischen Regierung gelingen, das grossartige Unternehmen mit eigener Kraft, mit eigener Regie und Oberleitung durchzuführen? Bereits hat man die Notwendigkeit eingesehen, auch christliche Unternehmer und Arbeiter beim Bau zuzulassen, und wurde schon im vorigen Jahre ein diesbezügliches kaiserliches Iradé erlassen. Nach neuesten Nachrichten soll sogar in der obersten Kommission schon in Erwägung gezogen worden sein, den ganzen Bau einer französischen Gesellschaft zu übergeben. Jedenfalls wird man nach Möglichkeit trachten, den Bau zur Ausführung zu bringen; ein Aufgeben desselben würde dem Ansehen des Sultans in den Augen der Araber ungemein schädlich sein.

Wie die Bagdadbahn, so soll auch die Mekkabahn Kultur und Ordnung in bisher zurückgebliebene Gebiete bringen — und so wollen wir der türkischen Regierung wünschen, dass es ihr in der einen oder anderen Form gelingen möge, dieses grosse Kulturwerk einer glücklichen Vollendung entgegenzuführen.

Zur Frage des „Sawád".

Zu dem in dieser Zeitschrift abgedruckten Artikel des Herrn Geheimrat Wagner in No. 7: „Die Überschätzung der Anbaufläche Babyloniens", möchte ich mich an Stelle einer ausführlichen Entgegnung auf nachfolgende Bemerkungen beschränken:

1. Es ist vollkommen richtig, wenn Herr Geheimrat Wagner nachweist, dass Sprenger nach dem Vorgange mittelalterlicher arabischer Autoren den Flächenraum Babyloniens sehr bedeutend überschätzt hat.
2. Es ist ebenso richtig, dass ich — zum meinem grossen Bedauern — die Angaben aus Sprengers bekanntem Buch ohne genügende Prüfung an der Hand der Karte übernommen habe, und dass also die auf diese Ziffern basierten Ausführungen in meiner Schrift: „Die Bagdadbahn" einer durchgreifenden Korrektur bedürfen — die in der zweiten Auflage vorgenommen werden wird
3. Ich kann nicht zugeben, dass die Differenz zwischen meinen bisherigen Annahmen und der Wirklichkeit eine solche um mehr als das Doppelte ist; vielmehr halte ich sie für erheblich geringer.
4. Das soll nicht heissen, dass ich über die Grösse der von Herrn Geheimrat Wagner ausgemessenen Flächen noch von ihm verschiedener Meinung wäre, sondern dass ich sowohl den Begriff „Sawád" als auch das um Bagdad zu gewinnende Kulturland räumlich weiter ausdehne.
5. Es ist Herrn Geheimrat Wagner wie auch der Redaktion dieser Blätter und mir bekannt, dass binnen Jahresfrist eine authentische Lösung der Streitfrage durch wirkliche Vermessungsarbeiten bevorsteht. Bis dahin erscheint mir die weitere litterarische Auseinandersetzung zwecklos. Paul Rohrbach.

Die Japaner und ihre „Nationale" Industrieausstellung zu Osaka im Jahre 1903.

Viel Aufhebens wird zur Zeit in der europäischen Presse von einer Industrieausstellung gemacht, welche im Jahre 1903 in der Zeit vom 1. März bis 31. Juli zu Osaka in Japan stattfinden soll. Veranstaltet wird diese Ausstellung von der japanischen Regierung, und sie wird offiziell bezeichnet als „die 5. Nationale japanische Industrieausstellung". Die Thatsache, dass die japanische Regierung hinter dieser Veranstaltung steht und in Europa durch ihre konsularische Vertretung eifrig Propaganda für dieselbe machen lässt, mag dazu geführt haben, dass man vielfach nicht genügend beachtet hat, dass es sich hierbei doch in erster Linie um eine nationale, national-japanischen Interessen dienende Ausstellung handelt. Der Prospekt für die Ausstellung, welchen z. B. der japanische Generalkonsul in London dem englischen Board of Trade zur Veröffentlichung überwiesen hat, enthält allerdings auch eine sehr dringende Einladung an die europäische Industrie zur Beteiligung an dieser „Nationalen" Ausstellung, und er weist darauf hin, dass für die ausländische Industrie in dem Ausstellungsbezirke ein besonderes Gebäude und mancherlei sehr schätzenswerte Erleichterungen vorgesehen seien. In dem Gebäude sollen Muster europäischer Industrieerzeugnisse zur Aufstellung gelangen, — also eine Art Musterlager, aus dem sich vielleicht ein europäisches Handelsmuseum in Japan als dauernde Institution entwickeln könnte! Ein durchaus nicht zu verachtender Gedanke, durch den vielleicht auch die für den Export nach Ostasien enthusiasmierte Presse sich hat okkupieren lassen.

Aber sehe man sich den Prospekt etwas genauer an: In der Einleitung zu demselben heisst es wörtlich: „In erster Linie wird (mit der erwünschten Beteiligung der europäischen Industrie) der Zweck verfolgt, dass den japanischen Fabrikanten eine Gelegenheit geboten werde, die neuesten Erzeugnisse westlichen Erfindungsgeistes zu studieren, und zwar mit Rücksicht auf die Verbesserung der japanischen Industrie". Den Japanern, die den gewaltigen technischen Fortschritt der letzten dreissig Jahre bekanntermassen ihrer geradezu verblüffenden Anpassungsfähigkeit verdanken, wird man es nicht verdenken können, wenn sie die weiten Räume, durch welche sie — glücklicherweise — von der „Alten Welt" getrennt sind, mit allen Mitteln zu überbrücken suchen, und wenn sie ihren ausgeprägten Spürsinn bethätigen, indem sie ihre Konsuln und neuerdings ihre Handelsattachees und Scharen von mit Staatsmitteln ausgerüsteten jungen Männern mit dem Kundschafterdienste in den europäischen und nordamerikanischen Industrieen betrauen, so ist dies kein grösseres Vergehen gegen den internationalen Anstand, als wie es die Vereinigten Staaten seit Jahren systematisch durch die sattsam bekannte Organisation ihres Konsulatsdienstes verüben. An sich ist daher an dem oben zitierten Satz aus der Einleitung zu dem Prospekte nichts weiter zu verwundern, und aus diesem Grunde allein zur Vorsicht bei der Beteiligung an der Ausstellung zu raten, wäre um deswillen verkehrt, weil es immerhin weniger bedenklich erscheint, den japanischen Fabrikanten selbst, die ja auch zu Käufern der ausländischen Ausstellungsgegenstände werden können, Gelegenheit zum unmittelbaren Studium der westlichen Industrieerzeugnisse zu bieten, als ihren Sendboten, die bei uns lediglich zu spionieren haben.

Aber der erwähnte Satz erfährt eine ebenso interessante, wie für uns bedenkliche Erläuterung in dem Prospekte selber. Art. 5 des letzteren lautet: „Jedes Ausstellungsgesuch (das übrigens auffallend früh, nämlich spätestens bis zum 30. Juni laufenden Jahres, in Osaka bei dem staatlich bestellten Chefkommissar der Ausstellung einzureichen ist) muss von detaillierten Beschreibungen der Ausstellungsgegenstände begleitet sein.

Für Maschinen muss das Gesuch von einer Zeichnung oder — Zeichnungen begleitet sein. Sollen Maschinen im Betriebe auf der Ausstellung vorgeführt werden, so sind ihre Pferdestärken anzugeben." —

Diese Bestimmung ist zu auffällig und zu durchsichtig, als dass ihr eigentlicher Zweck übersehen werden könnte. Bedarf die Ausstellungsleitung mehr als eine allgemeine Angabe über den Umfang und die Art der Ausstellungsgegenstände, um über die Gesuche und die Placierung der Gegenstände sachgemäss zu entscheiden? Dass europäische Aussteller an sich wertlose oder auch nur für den ostasiatischen Markt ungeeignete Gegenstände einsenden würden, kann sie angesichts des Risikos und der hohen Transportspesen, welche mit der Versendung nach Japan verbunden sind, nicht annehmen. Dann beabsichtigt aber vielleicht die japanische Regierung, in dem Bestreben, die Beteiligung des Auslandes an der „Nationalen" Ausstellung eben für die nationale Industrie möglichst fördersam zu gestalten, nur das, was in Japan noch unbekannt oder in geringerer Vollendung vorhanden ist, zur Ausstellung zuzulassen? Nun, auch die Sorge dafür, dass nur das Beste und Neueste nach Osaka kommt, könnte sie füglich den ausländischen Fabrikanten, die genügend Vertreter und Berater an Ort und Stelle haben, überlassen.

Alles dieses rechtfertigt ein so ungewöhnliches Verlangen, wie es in dem Prospekt zum Ausdruck kommt, durchaus nicht hinlänglich, und es ist daher die Annahme nicht von der Hand zu weisen, dass mit Art. 5 des Prospektes ein billiger Erwerb möglichst vieler Muster und Zeichnungen ausländischer Industrieerzeugnisse bezweckt wird und über die schliessliche Zulassung zur Ausstellung einzig und allein das Interesse der japanischen Industrie entscheiden wird.

Da Japan der Internationalen Union für den gewerblichen Rechtsschutz angehört und mit Deutschland, das dieser Union noch nicht beigetreten ist, im Handelsvertrage gegenseitigen Patentschutz vereinbart hat, so sind ja wohl direkte Patentverletzungen nicht zu befürchten. Aber eine indirekte Ausnutzung des gebotenen Materials in der Industrie selbst, wie beispielsweise auch in den gewerblichen Fachschulen des Landes, ist dadurch keineswegs ausgeschlossen, und wir haben keine Veranlassung, die Konkurrenzfähig-

keit der Japaner mutwillig zu unterstützen, zumal diese niemals gute Käufer und stets schlechte Zahler für die europäischen Industrieprodukte waren. Das können wir getrost den Engländern überlassen, zumal es den Japanern ohnehin geboten erscheinen mag, ihre jüngsten Bundesgenossen nach Möglichkeit zu bevorzugen.

Da zweifellos in nächster Zeit auch Deutschland mit Einladungen und Prospekten für die Ausstellung in Osaka überschwemmt wird, so erschien ein Hinweis auf die Eigenart dieses Unternehmens nicht unangebracht. Vielleicht nimmt daraus der eine oder andere Ausstellungskandidat Veranlassung, wenigstens bei der Erfüllung des Art. 5 des Ausstellungsprospektes einige Vorsicht und Zurückhaltung zu üben.

Münchner Orientalische Gesellschaft.

I. Geschlossene Versammlung.

Montag, den 6. Januar.

Prof. Dr. H. Zimmerer-Ludwigshafen a. Rh. sprach in Gegenwart I. K. H. der Prinzen Ludwig und Leopold, sowie mehrerer Mitglieder des Hauses Fugger über das Thema „Die Reise Hans Dernschwams, eines Abgesandten der Fugger, 1555 mit dem Gesandten Busbeck in das Kriegslager Sultan Solimans des Glorreichen nach Amasia in Kleinasien." Der Vortragende wies nach dem Vorgange H. Kieperts und G. Hirschfelds*) auf die geographische und kulturhistorische Bedeutung der beiden Reiseberichte hin. Augier Ghiselin de Busbeck zog im Jahre 1553 als Abgesandter König Ferdinands I. mit grossem Gefolge an den Hof Solimans und dann in das Kriegslager nach Amasia, und hinterliess über seinen Aufenthalt 1553—1558 in der Türkei drei höchst merkwürdige Briefe an seinen Kollegen Nicolaus Michault in Madrid, die in lateinischer Sprache zuerst 1581 in Antwerpen erschienen und dann in vielen Auflagen bis ins 18. Jahrhundert immer wieder aufgelegt und in viele Sprachen übersetzt wurden, bis sie zuletzt wieder aus dem Gedächtnis der Menschen verschwanden. Gleichzeitig mit ihm aber auf eigene Kosten reiste der Faktor der Fuggerschen Bergwerke von Neusohl in Ungarn, Hans Dernschwam. Dieser legte seine nicht minder wichtigen Erfahrungen und Leiden auf dieser Reise in einem ausführlichen Tagebuche, das sich im Fuggerschen Hausarchiv in Augsburg befindet, nieder. Aus diesen beiden Schriftwerken gab der Vortragende eine Reihe ethnographisch wichtiger Auszüge, und die Versammlung gewann den Eindruck, dass eine Neuherausgabe der Briefe Busbecks in deutscher Sprache mit Kommentar und eine erstmalige Drucklegung der Originalhandschrift zu den dankenswerten Aufgaben der M. O. G. gehören. Unter Vorlegung eines reichen Kartenmaterials von Kleinasien aus alter und neuer Zeit wies der Vortragende mit Begeisterung auf das Verdienst H. Kieperts um die Kartographie Anatoliens hin und legte die drei ersten Blätter der neuen Karte R. Kieperts: Sinope, Konia, Yosgad 1 : 400000 in 24 Bl. aus dem Verlag vom Dietrich Reimer in rühmender Anerkennung des hohen Wertes derselben vor. In der Diskussion wies Prof. E. Oberhummer auf die Wichtigkeit der von dem Vortragenden aus Zimmerers Türkischer Geschichte entnommenen Pläne von Konstantinopel hin, Dr. H. Grothe machte auf das Aufblühen der pontischen Stadt Amasia und die dort bestehende deutsche Kolonie aufmerksam; Prof. S. Günther und der erste Vorsitzende, Herr Unterstaatssekretär z. D. Prof. Dr. von Mayr, betonten noch einmal die Forderung einer Neuherausgabe der Schriften Busbecks und Dernschwams durch den Vortragenden. Mit Worten den Dankes für S. Durchl. den Fürsten Fugger, der mit grosser Liberalität die Originalhandschrift der M. O. G. für diesen Abend zur Verfügung gestellt hatte, schloss der 1. Vorsitzende die zahlreich besuchte geschlossene Versammlung.

II. Geschlossene Versammlung.

Samstag, den 5. Februar.

Dr. Sigmund Günther, Professor an der K. technischen Hochschule über „Exakte Wissenschaften in Ostasien".

*) Siehe den Aufsatz von Gustav Hirschfeld „Ein deutscher Gesandter bei Soliman dem Grossen" in seinem Buche „Aus dem Orient" (Berlin, 2. Aufl. 1897. Allgemeiner Verein für deutsche Literatur).

Wenn von Ostasien die Rede ist, so hat man darunter wesentlich China zu verstehen; von Siam liegen nur aus dem XVI. und XVII. Jahrhundert einige Andeutungen vor, und aus Japan ist nur eine allerdings sehr interessante Episode hervorzuheben, indem etwa seit 1650 daselbst eine mathematische Schule entstand, von deren Arbeiten M. Cantors „Vorlesungen über Geschichte der Mathematik" (3. Bd., Leipzig 1898) einen Abriss geben. Um zunächst von chinesischer Astronomie zu sprechen, so ist natürlich das ungeheuer hohe Alter derselben, wie es die Chronisten schildern, äusserst unwahrscheinlich; immerhin reicht dieselbe wohl ein paar Jahrtausende vor dem Beginn unserer Zeitrechnung zurück, und auf Beziehungen zwischen Babylon und China weist manches indirekte Anzeichen hin. Jedenfalls verstand man es schon um 1000 v. Chr., sich am gestirnten Himmel zurecht zu finden; Sonnenbeobachtungen am Gnomon anzustellen und zyklisch die Finsternisse vorauszuberechnen. Dabei blieb man freilich stehen, und erst das Bekanntwerden mit arabischer Wissenschaft und mehr noch der Einfluss der jesuitischen Missionare, welche zwischen 1570 und 1750 hohe Amtsstellungen am Pekinger Hofe bekleideten, brachte Fortschritte zuwege. Auf arabische Künstler der mongolischen Periode und mehr noch auf die beim „mathematischen Tribunal" angestellten Europäer sind auch jene vielgenannten Instrumente zurückzuführen, welche jüngst von Peking nach Deutschland kamen. Auch die Physik war in China nicht unvertreten, wie die ohne allen Zweifel chinesische Erfindung des Kompasses („Südweisers") und das Lehrgedicht des Kur-pho über die Anziehungskraft geriebenen Bernsteins beweisen. Als Geometer leisteten die Chinesen, die hier zudem aus Indien Anregungen empfingen, nur Mittelmässiges; höchst geschickt waren sie dagegen in der praktischen Arithmetik, indem sie bereits das Dezimalsystem kannten und in ihrer Rechenmaschine (Swan-pan) eine ebenso geniale wie einfache Vorrichtung zur Ausführung arithmetischer Operationen besassen. Aber auch die Theorie blieb nicht ganz zurück. Pascals „arithmetisches Dreieck" war im Reiche der Mitte schon unverhältnismässig früher bekannt, und ihre Fa-yen-Regel deckt sich, wie Wylie und Matthiessen nachweisen, durchaus mit einer eleganten Methode zur Auflösung eines Systems unbestimmter Gleichungen, welche Gauss 1799 in seiner berühmten „Disquisitiones arithmeticae" der gelehrten Welt vorlegte.

Prof. Dr. von Mayr, Prof. Dr. Friedrich Hirth und Prof. Dr. Heinrich Mayr beleuchteten in der dem Vortrage folgenden Debatte die Reichhaltigkeit des Themas.

III. Geschlossene Versammlung.

Dienstag den 8. April.

Dr. iur. Takano, Assistenzprofessor an der Universität Tokio über „Das heutige Unterrichtswesen in Japan".

Von geschichtlichen und statistischen Gesichtspunkten skizziert der Vortragende die Entwickelung des Unterrichtswesens, des Grundpfeilers aller Kulturbestrebungen, wie sie sich in Japan seit 1868 gestaltete. Die Unterrichtsorganisation Altjapans war eine auf rein feudalem Boden stehende, nur die privilegierten Klassen konnten an ihren Segnugen teilnehmen. Nach dem Sturz der Yokugawaregierung und der Restauration der Kaiserherrschaft traten gewaltige Reformen ein. Ein rein demokratischer Zug, das System der allgemeinen Bildung beherrscht jetzt das Unterrichtswesen. Europäische und amerikanische Vorbilder waren massgebend, ohne dass ein Anlehnen an Landessitte und Anschauung versäumt wurde. Der Vortragende schildert darauf die Unterrichtsanstalten in ihren einzelnen Stufen und Bedingungen: 1. Die Volksschule (Shoga-Kuto d. i. „Kleinschule"), von den Gemeinden event. mit Staatsunterstützung errichtet, obligatorisch u. in der Regel unentgeltlich, mit 4 Jahresklassen, zerfallend in höhere und niedere. Charakteristisch ist, dass in dieser wie in allen Schulen kein Religionsunterricht erteilt wird, sondern allen Schülern der einzelnen Glaubensrichtungen lediglich „Morallehre"; 2. Mittelschulen, von den einzelnen Regierungsbezirken errichtet, mit 5 Jahresklassen, für Knaben, besonders „höhere Töchterschulen" für Mädchen; 3. höhere Schulen, unter Leitung des Unterrichtsministeriums stehend, zur Vorbereitung für das Universitätsstudium und zwar je 3 Jahresklassen a) für Aspiranten der juristischen und philosophischen, b) der medizinischen c) der naturwissenschaftlichen, technischen und landwirtschaftlichen Fakultät; 4. Universitäten mit 6 (Tokio) resp. 4 Fakultäten (Kioto). —

Der Vortrag, der sich reich an schwer beschaffbaren wertvollem Material und charakteristischen Einzelheiten ergab, wie sie so vollständig und vielseitig nur von einem Landeskind geliefert werden können, werden wir im ersten Jahrbuch der M. O. G. vollständig zum Abdruck bringen. Dr. Grothe.

IV. Geschlossene Versammlung.

Montag, den 14. April.

Professor Dr. Hartmann, Lehrer des Arabischen am Seminar für Orientalische Sprachen in Berlin, über „Neue Bahnen der Orientalistik".

Wie die Wissenschaft vom klassischen Altertum im 19. Jahrhundert Wandlungen durchgemacht hat und neuestens bedeutsame Wendung zu nehmen verspricht durch die Verlebendigung, für welche Ulrich von Wilamowitz-Möllendorf mannhaft eintritt, so hat auch die Orientalistik in den letzten hundert Jahren Umwälzungen erfahren, die ihr ein gegen ihre Anfänge völlig verändertes Aussehen geben. Von ihren beiden grossen Zweigen, der Altorientalistik, die sich früher fast ganz mit alttestamentlicher Theologie deckte, und der Islamistik, d. h. der islamischen Orientalistik, wurde die erste durch die Entdeckungen Layards und Rawlinsons und die diese verarbeitende Assyriologie bis in die tiefsten Tiefen erschüttert. Die Islamistik erfuhr um 1800 durch die gewaltige Arbeitsleistung de Sacys, Hammer Purgstalls, Quatremères u. A. eine Belebung, die erfreuliche Entwicklung versprach. Diese wurde aufgehalten dadurch, dass der junge Nachwuchs sich vorwiegend dem neu aufgehenden Stern der Assyriologie zuwandte und dass Fleischer einseitig das Arabische, und zwar dessen rein sprachliche Seite, in den Mittelpunkt seines fast ganz Europa beherrschenden Wirkens stellte. Dazu kam die nach dem Muster der indogermanischen Sprachvergleichung sich bildende und durch die assyrisch-babylonischen Studien angeregte Vergleichung der semitischen Sprachen. So führt die Islamistik an unseren Hochschulen ein kümmerliches Dasein, die Dozenten der orientalischen Sprachen empfinden die Verpflichtung, neben den semitistischen Vorlesungen Neupersisch und Türkisch, wie fälschlich das Osmanische benannt wird, zu lehren, als eine schwere Last, und in der That kann ein Einziger die ungeheure Arbeit, die heut die Bewältigung beider Gebiete, der Altorientalistik und der Islamistik, erfordert, nicht leisten. Dazu kommt, dass die Bedeutung der Islamistik nur selten erfasst wird. Man hat, das zeigt sich, fast überall vergessen, dass die Völker ganz Vorderasiens und Zentralasiens, seitdem der Islam sie erobert hat, nicht bloss in Religion, sondern auch in Recht und Sitte, ja selbst in der Sprache, soviel Gemeinsames haben, dass sie als eine grosse Masse, als ein einheitliches Forschungsobjekt betrachtet werden können. So weiss man nicht recht, was man mit den beiden Unglücksdisziplinen, die man sich aufgehalst, machen soll. Man versteht sie nicht als Teile eines grossen Ganzen und beschränkt sich auf den rein philologischen Betrieb. Der ist aber naturgemäss ungenügend, da Neupersisch in seinen rein persischen, Osmanisch in seinen rein türkischen Bestandteilen der iranischen, bezw. der türkischen Philologie zugehört. So konnte der kuriose Anspruch erhoben werden, Neupersisch dürfte nur von einem Iranisten, Osmanisch nur von einem Turkologen doziert werden. Neue Aufgaben hat die Islamistik sich zu stellen, neue Ziele zu suchen, will sie aus der gegenwärtigen Verarmung und Erstarrung sich befreien. Wissenschaft und Leben müssen bei ihrem Betriebe zusammengehen, sich gegenseitig fördernd und ergänzend. Es handelt sich da nicht um selbstgefälliges Herausspintisieren von philologischen Quisquilien, sondern um das Aufspüren der blutwarmen, lebendigen Faktoren, die in der Entwicklung des Orients wirkten, und auf deren Verständnis im tiefsten Grunde die richtige Auffassung des modernen Orients beruht, wie die Kenntnis von dessen thatsächlichen Verhältnissen wiederum Bedingung für das richtige Verständnis der geschichtlichen Entwicklung ist. Die wissenschaftliche Erforschung des orientalischen Geisteslebens muss zunächst einmal wieder in die Breite gehen, nachdem sie lange Zeit in die Tiefe, auch in diese freilich oft nur scheinbar, gebohrt hat. Die weiten Gebiete des zentralasiatischen Türkisch, des Kurdischen und Afghanischen müssen ihr erworben werden. Daneben aber hergehen muss die lebendige Bethätigung im Orient selbst; es handelt sich hier um ein wirtschaftspolitisches Interesse von hoher Bedeutung: bei der in den nächsten Jahrzehnten bevorstehenden Erschliessung Asiens unser Interesse zu wahren, ist die Islamistik nicht zum geringsten Teile berufen. Trotz Russlands Machtstellung können wir durch das Eintreten gut geschulter Agenten zur rechten Zeit uns einen erheblichen Vorteil sichern; nur dürfen diese Agenten nicht unter dem anrüchigen Namen „Konsuln" auftreten, sondern etwa als Studienräte oder dergl. Zur Erreichung dieser neuen Ziele giebt es zwei Wege: 1. die Schaffung besonderer Lehrstühle für Islamistik an den Universitäten, 2. die Errichtung einer besonderen Hochschule, und zwar müssen diese beiden Wege zugleich begangen werden; denn der Universitätsunterricht wird, so sehr er auch bemüht sein muss, wieder engere Fühlung mit dem Leben zu nehmen, doch immer den Hang zur gelehrten Einzelforschung zeigen, während der Hochschulunterricht den grossen historischen Zusammenhängen nachzugehen und zugleich die gegenwärtigen Verhältnisse bis ins kleinste zu erforschen hat. Auch kann kaum geleugnet werden, dass die deutschen Universitäten in der Regel sehr konservativ, etwas schwerfällig, Neuem nicht leicht zugänglich sind, so dass sie einer, gleich ihnen streng wissenschaftlichen, aber in engem Konnex mit dem Leben stehenden und beweglicheren Anstalt als Ergänzung bedürfen. Für den Erfolg dieser ist Grundbedingung, dass gleich von Anfang an das Richtige in der Organisation getroffen wird. Hauptforderungen sind: Selbständigkeit (Nichtanschluss an eine Universität) und: Anlegung des Schulplans auf breitester Grundlage. Bei dem auf 6—8 Semester zu verteilenden Studium sind für alle Hörer obligatorisch: Ethnograghie, Volkswirtschaft und Russisch; in den beiden Abteilungen, der westasiatischen und ostasiatischen, sind Arabisch und Chinesisch obligatorisch, ausserdem in jeder eine Anzahl von Fächergruppen, wie z. B. Vulgärarabisch und Osmanisch-Türkisch; Azerbaidschanisch, Persisch und Kurdisch u. a. m.; die theoretische Ausbildung ist zu ergänzen durch eine wenigstens einjährige praktische in einem Welthandelshause; und endlich sind Studienreisen in den Gebieten der zu Gruppen zusammengeschlossenen Fächer zu unternehmen. Die Einwände gegen diese Vorschläge werden sein: Woher die Lehrer nehmen, woher sollen die Mittel kommen, und wie sollen die auf der Hochschule ausgebildeten Kräfte verwandt werden? In der That werden die Schwierigkeiten gross sein, und das einzige Mittel ist: Werte schaffen; diese werden zunächst nur ideell sein und sind nur mit grossen Anstrengungen und Opfern zu erringen. Beharrlichkeit und zielbewusster Fleiss werden dann auch die materiellen Früchte bringen, welche die anfänglichen Aufwendungen einbringen, ja, die reine Wissenschaft in dem Sinne des von Mommsen für sie geforderten Grossbetriebes fördern. Sowohl die Universitäten als auch die bereits bestehende Anstalt in Berlin mögen zum Besten der Wissenschaft und zum Heile des gemeinsamen grossen Vaterlandes mit der neuen Hochschule einträchtiglich zusammen arbeiten und immer des Spruches eingedenk sein: „discordia maximae res dilabuntur, minimae concordia crescunt".

An der sich anschliessenden sehr anregenden Diskussion nahmen Prof. Dr. Hirth, Dr. Lindl, Prof. Dr. Hommel und Dr. Grothe teil.

Veranstaltungen.

Am Dienstag, den 6. Mai, sprach Herr Dr. J. J. David über „Reisen durch die Derwischländer des ägyptischen Sudâns" (mit Lichtbildern).

In der „Gruppe für Kunst und Kunstgewerbe des Orients" fand am Samstag, den 10. Mai, eine Ausstellung von japanischem Haus- und Handgerät statt. (Referent: Herr Kunstmaler Fritz Hauck.)

Für Donnerstag, den 22. Mai, war der Vortrag des Herrn Dr. med. L. Moharrem Bey: „War Mohamed Epileptiker?" angesetzt. Infolge Beschlussunfähigkeit der ordentlichen Hauptversammlung am 2. Mai wurde eine zweite für Montag, den 26. Mai, anberaumt. Die Veranstaltungen dieser Saison werden mit einer Anfang Juni stattfindenden Sitzung der „Gruppe für Handelspolitik" ihren Abschluss finden, in welcher Herr Generalkonsul Auspitzer, Direktor der bayerischen Bank, und Herr Dr. Grothe über Stellung und Aussichten des deutschen Kapitals in der Levante und in Vorderasien referieren. Die Zahl der im Wintersemester 1901/1902 gegebenen Vorträge beläuft sich demgemäss auf 15 (7 öffentlich, 8 in geschlossenen Sitzungen).

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin. — Druck von Wilhelm Gronau's Buchdruckerei in Schöneberg-Berlin.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft und der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

1902, Juni. No. 9. I. Jahrgang.

Reiseerinnerungen aus Sibirien und dem Uralgebiet.

Von Hauptmann Krafft (Metz).

(Schluss.)

Wir waren zu diesen Betrachtungen abgeschweift, als wir von der Dampferfahrt auf dem Baikal zur Station zurückkehrten. Zwei Tage später befand ich mich bereits wieder auf der Bahn, hatte Irkutsk den Rücken gekehrt und strebte eifrigst dem Westen zu. In Krasnojarsk unterbrach ich die Fahrt, um einen Seitenausflug auf dem Jenissei zu versuchen. Krasnojarsk ist ein Mord- und Raubnest ersten Ranges. Der angeblich beste Gasthof war kurz vor meiner Ankunft polizeilich geschlossen worden, weil dort auffallend viel Fremde plötzlich verstorben waren. Also blieb nur Hotel Eremitage. Als mein Wagen dort anhielt, glaubte ich mich getäuscht zu haben. Über der Thür eines halb in die Erde versunkenen, wackelwändigen Hauses las ich die stolze Inschrift. Aber es half nichts. Ich musste hinein und fand es gerade noch erträglich. Ich erfuhr, dass bis zum Abgang des Dampfers nach Minussinsk mindestens ein Tag vergehen würde. Das war übel. So ein Wartetag ist entsetzlich. Man hat bald alle Strassen durchwandert, so lang und so breit sie auch sein mögen. Hier war die einzige sogenannte Sehenswürdigkeit der Stadtgarten. In Wirklichkeit ist er nichts als ein aus Fichten und Birken bestehendes Waldstück. Aber man muss billig urteilen und nicht vergessen, wo man ist. In Sibirien giebt es keine anderen Bäume. Übrigens waren die Wege wohlgepflegt, und neben dem breiten Mittelgang finden sich ausgedehnte, schöne Blumenanlagen. Man liebt und pflegt die Blumen in Sibirien, schon weil sie Baum und Strauch ersetzen müssen. Mehr als wo anders findet man Topfgewächse in den Häusern. Ein Gummibaum gehört zur Salonausstattung wie etwa ein Kronleuchter oder eine Wanduhr.

Viel mehr als der Stadtgarten bot mir ein Spaziergang auf dem hohen Ufer der Jenissei. Man überblickt dort das schöne weite und breite Flussthal mit seinem Ufergebüsch und seinen Wiesen. Weiter südwärts ragen waldbedeckte Hügel und Berge empor, zum Teil in schroffen Felszacken endend. Über das alles warf die Sonne bald Licht bald Wolkenschatten, und mit der Beleuchtung wechselte die Schönheit des Bildes.

Unser Schiff sollte morgens abgehen. Ich bezog schon am Abend vorher eine Kajüte, die ich mit List und Standhaftigkeit gegen gleichberechtigte Reisende verteidigte. Wenn man seine Anforderungen genügend herunterschraubte, so konnte man mit den Einrichtungen des Dampfers, der noch als der beste galt, wohl zufrieden sein. Jedenfalls ist die Fahrt auf dem Jenissei sehr lohnend. Bald nach der Abfahrt passieren wir die grosse Bahnbrücke. Ein Bauwerk ersten Ranges. Zwischen sieben gewaltigen Pfeilern liegen Spannungen von 144 m. Darunter schiessen die starken Wasser des Stromes pfeilschnell dahin und der Dampfer arbeitet nur mühsam ihnen entgegen. Es treten nun von beiden Seiten Hügel, Berge und bald auch Felsen einengend an den Strom. Hier und da klemmen sich Landhäuser in die Schluchten der Ufer. Wir erblicken das als Sommerfrische geschätzte Dorf Baraika, und nach einiger Zeit grüsst ein Kloster von der Höhe des rechten Ufers. Viele steigen aus, um in der Kapelle zu beten. Bei der Weiterfahrt erscheint hoch oben ein Priester und segnet das Schiff und seine Reise. Hell funkelt das erhobene Kreuz im Sonnenlicht, bis wir hinter einer Flussbiegung verschwinden. — Die weitere Fahrt bringt stets neue Landschaftsbilder vor unser Auge. Der Wald wechselt in Dichtigkeit und Farbe, die Berge in Höhe und Form. Ortschaften, stets klein und ärmlich, kommen nur selten in Sicht. Hin und wieder stösst ein Tatar seinen schmalen Kahn im stillen Wasser längs des Ufers mit der Ruderstange vorwärts. So bleibt unser Weg den Tag über, bis der Abend dunkelt. Stern auf Stern glänzt empor und spiegelt sich in den gleitenden Fluten. Leider fehlt uns der Mond. Gegen Mitternacht kommt sogar Nebel auf, und unser Schiff muss einige Stunden still liegen. Am nächsten Tag werden die Ufer flacher, der Strom breiter. Herrliche grüne Inseln strecken sich zwischen seinen Verzweigungen, Wasservögel rauschen in Menge am Ufer entlang. — Westlich reicht nun dauernd die baumlose Tatarensteppe bis zum Fluss heran. Sie trug einst alte, vorgeschichtliche Kultur. Was man an Denkmälern dieser Zeit vorgefunden hat, ist im Museum von Minussinsk zusammengebracht.

Am Morgen des dritten Tages haben wir diese Stadt erreicht. Ich begab mich zugleich zum Museum, wo der Sammelfleiss eines einzelnen Mannes, des Apothekers Martianoff, die wertvollsten naturwissenschaftlichen Sammlungen zusammengebracht hat. Man hat Überblick über alles, was im Lande vorkommt.

Nur durch gute Empfehlungen konnte ich mir Mittagessen verschaffen, im sogenannten Sommerklub ausserhalb der Stadt. Sehnsüchtig schaute ich nach den schneegekrönten Bergspitzen des Altaigebirges. Es war gar nicht so weit dorthin. Aber mir fehlte Begleitung und Zeit. So

ging ich denn bald wieder an Bord und verschlief den Rest des Tages.

Am nächsten Morgen waren wir schon wieder in Bewegung. Es ging sturmschnell stromab. In wenig mehr als 24 Stunden erreichten wir Krasnojarsk. Ich fuhr noch am selben Tag mit der Bahn weiter nach Tomsk.

Unterwegs geschah nichts von Bedeutung. Nur dass dicht vor uns ein Zug entgleiste. Die Lokomotive lag im Sumpf, drei Wagen waren zertrümmert. Das Umquartieren ging schnell von statten, und auch das Umpacken der Post u. s. w. geschah sehr ordnungsmässig. Man sah, die Leute hatten Übung darin. — Immerhin brachte uns dieser Zwischenfall mehrstündige Verspätung. Statt gegen Abend kamen wir erst nachts in Tomsk an. Gegen 1 Uhr fuhr ich mit meinem Kutscher in die Dunkelheit des zwischen Bahnhof und Stadt liegenden Waldes hinein. Wiedermal Räuberstimmung! Mein Wagenlenker wollte mich zu dem Gasthof fahren, der ihm für jeden Fremden Tantième zahlte, musste mich aber schliesslich doch dort abliefern, wohin ich wollte. — Es war ein sehr gutes Hotel und entsprach der Würde der sibirischen Hauptstadt. Gesamteindruck von Tomsk: wie überall. Die Strassen etwas kultivierter als die von Irkutsk. Mehr Steinbauten. Einige wirklich grossartige Bauwerke, wie z. B. die Universität und das noch nicht ganz fertig gestellte technologische Institut.

Ich war an einen Herrn aus Hamburg empfohlen. Unter seiner Führung wurde die Stadt, soweit nötig, durchstreift und mit ihm abends ein Sommertheater besucht. Mit wie wenig ist man doch zufrieden, wenn man viel nicht haben kann. Das Theater war in einem hölzernen ehemaligen Zirkus untergebracht. Das Spiel entsprach der Umgebung.

Tomsk ist ein Hauptpunkt des sibirischen Handels. Von hier gehen die Frachten zu Schiff bis Tjamen, dann mit der Bahn über den Ural nach Perm und wieder mit Schiff zur Wolga und auf dieser weiter. Gebaut und gehandelt werden so ziemlich alle Getreidearten, am meisten Sommerweizen und Hafer. Die Viehzucht ist nicht so entwickelt, als man erwarten sollte. Doch ist Butter ein bedeutender Handelsartikel geworden, dessen Umsatzwert 12 Millionen Rubel beträgt. In der Gegend von Risk züchtet man zahme Hirsche ihres Geweihes wegen. Es soll da gegen 2000 Stück geben.

Am nächsten Tage sah ich dann noch Tomsk im vollen Regen, als ich die Weiterfahrt nach Omsk antrat. Auch dort genoss ich die Gastfreundschaft eines Hamburger Herrn. Die Stadt war mir als baumlos und öde geschildert worden, aber beides trifft nicht zu. Sie ist vorwiegend Militärstadt und war einst die Hauptfestung Sibiriens. Die Überbleibsel der Citadelle sind noch vorhanden. Zwischen ihnen liegt auch das Museum, vor dessen Eingang zwei metallene Löwen Wache halten. Sie stammen aus vorgeschichtlicher Zeit und wurden mitten in der Steppe aufgefunden. — Nachmittags fuhren wir aus der Stadt hinaus zu den Kirgisenzelten, um Kumys zu trinken. Wo wir einkehrten, waren nur Frauen anwesend, diese aber in grosser Zahl, schön und nicht schön. Sprachliche Verständigung war ausgeschlossen, aber durch Zeichen lud man uns ein, näher zu treten, herein in die gute Stube. Der Raum entsprach einem mittelgrossen Wohnzimmer; nur war er rund natürlich. Die Zeltwände sind senkrecht, das Dach kegelförmig. Man brachte uns eine Schüssel Kumys und Gläser dazu. Wir konnten trinken nach Herzenslust, während die Frauen und Mädchen sich malerisch gruppierten und zum schnarrenden Ton einer Ziehharmonika — die Kultur dringt eben überall hin — ein Lied anstimmten. Der Geschmack des Kumys ist schwer zu beschreiben. Durch Mischung von Buttermilch mit frischem Mosel dürfte er zu erreichen sein. —

Ich möchte bei dieser Gelegenheit ein paar Worte über die eingeborene Bevölkerung Sibiriens sagen. Die Kirgisen sind, ebenso wie die Tataren, türkischer Abstammung. Zum grössten Teil noch Nomaden, bewohnen sie hauptsächlich die südlichen Steppengebiete des Landes. Im Winter beziehen sie Winterlager, die an geschützten Stellen liegen und mit ihren Blockhäusern besser gegen die Kälte schützen als Zelte. Man sieht hier den allmählichen Übergang zum sesshaften Leben.

Im Gegensatz zu den Kirgisen sind die in allen Gouvernements und auch in der Steppe wohnenden Tataren durchweg Ackerbauer. Sie sind fleissige, betriebsame Leute, die sich den russischen Lebensgewohnheiten mit Ausnahme des Branntweintrinkens fast völlig angepasst haben.

Als finnische Stämme sind zu nennen die Wogulen und Ostjaken, als Mongolen die Burjaten, Tungusen und Samojeden. Es mag genügen, sie erwähnt zu haben.

Bevor wir Omsk und dann auch bald Sibirien überhaupt den Rücken kehren, darf ich vielleicht noch einmal kurz zusammenfassen, was sich über die Bedeutung der sibirischen Bahn sagen lässt. Sie bringt Sibirien mit dem Mutterland in unmittelbare wirtschaftliche Beziehung und ist für die Einwanderung ein bequemer Zugangsweg. Ihre Erbauung gab Veranlassung zu eingehender wissenschaftlicher und wirtschaftlicher Durchforschung des Landes. Jetzt bis zum Stillen Ozean reichend, stellt sie eine völlig gesicherte Verbindung her zwischen Russland und seinen zukunftsreichen Besitzungen im Amurgebiet. Sie kürzt und verbilligt die Fahrt dorthin und schafft dem Handel mit Japan und China freiere Bahnen. Ja noch mehr. Sie verbindet 400 Millionen Chinesen und 35 Millionen Japaner über Russland hin mit Europa. Sie giebt aber auch der ostasiatischen Politik Russlands Nachdruck und seinem Auftreten materiellen Hintergrund. Während der Chinawirren hat sie für Truppentransporte bereits wesentliche Hilfe geleistet. Gleichwohl kann sie als Militärbahn im grossen vorläufig nicht angesehen werden.

Über Tscheljabinsk wollte ich zunächst in den mittleren Ural, nach Jekaterinenburg, mich begeben. Die Bahn führt direkt dem Gebirge entgegen, und doch spürt man von diesem erst gar nichts, dann recht wenig. Denn gerade hier sind die niedrigsten Strecken des Ural, der sich überhaupt nirgend über Mittelgebirgshöhe emporhebt. Nur weil auf den Karten die Bergzeichnung sich so schroff von den anstossenden Ebenen abhebt, glaubt man bedeutende Höhen erwarten zu müssen. Immerhin bleibt der Ural ein gewaltiges Gebirge, das sich mit 3 300 km Länge als lückenlose Scheidewand zwischen zwei Weltteile einschiebt. — Gegenüber Nowaja Semlja nimmt er seinen Anfang, um südlich des Uralflusses in den Magodsharen auszulaufen.

Seit alter Zeit unterscheidet man den nördlichen, mittleren und Süd-Ural. Der eine Teilpunkt ist die Gurmahöhe, nördlich der Ural-Bahn, die andere Grenze liegt beim 61. Breitengrad.

Wie erwähnt, fuhr ich in den niedrigsten Abschnitt des Gebirges hinein. So fanden sich denn auch nur bewaldete Hügel zu Seiten der Bahn, die allmählich höher wurden. Schöne Durchblicke boten sich, wo ein Fluss oder Bach sich durch die Berge drängte, oder wo er zu einem See angestaut war und das ganze Thal mit Wasser füllte. Solche Anstauungen finden sich häufig im Ural, um die Kraft des

Wassers auszunutzen. Sogar Dampfer verkehren auf ihnen, um Brennholz für die Fabriken und Ortschaften herbeizubringen. Besonders schöne Landschaftsbilder bietet das tief eingeschnittene Thal der Tochussowaja. Allmählich wird es Abend, und gegen 11 Uhr nachts sind wir in Jekaterinenburg. Ich fand Unterkunft in einem zwar guten, wegen seiner schlechten Bedienung aber schon weithin bekannten Gasthof. In wenig angenehmer Stimmung trat ich meine Wanderung durch die Strassen an. Aber die Stadt gefiel mir. Sie war ja auch einst das Klein-Paris des Ural, als noch zahlreiche Garnison hier lag und die einzige Strasse nach Sibirien hier durchführte. Es mag ja Einbildung gewesen sein, aber es kam mir alles anders wie bisher, viel europäischer vor. — Ein merkwürdiges Denkmal ziert die Stadt, ein Sockel ohne Standbild. Man wollte dem Kaiser Alexander I., glaube ich, ein Denkmal setzen, legte auch feierlich den Grundstein und fing an zu bauen. Dann fehlten die Gelder, und man begnügte sich, den guten Willen gehabt zu haben.

Jekaterinenburg ist der Hauptort der uralischen Steinschleifereien. Der Ural liefert so ziemlich alle edlen Steine, mit Ausnahme des Diamanten. Sie finden sich in gewöhnlichem Gestein meist nesterartig eingesprengt, und nach der Häufigkeit ihres Vorkommens bestimmt sich ihr stets schwankender Preis. Jedenfalls kauft man dort geschliffene Steine sehr viel billiger als bei uns. Ein besonders schöner und eigenartiger Stein ist der Alexandrit. Sein prächtiges Grün geht bei künstlicher Beleuchtung sofort zu dunklem Rot über. Sein Name deutet auf Alexander II., dessen Leben in schönster Hoffnung grün begann und blutig rot endete. In der Kaiserlichen Steinschleiferei arbeitet man noch ohne jede modernen Maschinen. Sonst fänden angeblich die Arbeiter keine Beschäftigung. Zu thun ist ohnehin wenig, und die Fabrik verdient nichts. Auf der Pariser Weltausstellung wurde ein in Jekaterinenburg gefertigtes Werk viel bewundert. Es war die vom Zaren geschenkte, in Edelsteinmosaik ausgeführte Landkarte von Frankreich.

Ich hatte von Jekaterinenburg noch eine ziemliche Strecke weiter nach Norden zu fahren, nach Nishni Tagil. Mein Freund und Gönner in Petersburg, dem ich so zahlreiche Empfehlungen verdankte, hatte mir ausdrücklich gesagt, ich müsse dahin. Als Direktor mehrerer grosser Eisenwerke setzte er jedenfalls auch in meiner Seele die Leidenschaft voraus, mich an qualmenden Hochöfen und Puddelwerken zu erfreuen. Anderes aber, so sagte man mir in Jekaterinenburg, gäbe es in Nishni Tagil nicht zu sehen. Gleichwohl setzte ich mich 8 Uhr morgens in die Bahn, erreichte nachmittags 3 Uhr mein Ziel und fuhr alsbald durch die staubigen Strassen des Dorfes, das trotz seiner 40000 Einwohner weder Gasthof noch Speisewirtschaft hat. Ich begab mich zum Direktor der Werke, an den ich empfohlen war. Er unterhielt sich in liebenswürdiger Weise mit mir. Aber das entscheidende Wort: „Wollen Sie nicht bei mir zu Mittag essen“, wurde nicht gesprochen. Als ein befrackter Diener erschien und flüsternd etwas meldete, hielt ich dies für das Signal zum Aufbruch, und draussen war ich. — Auf dem Bahnhof hatte ich mir in weiser Vorsicht für den Abend etwas zum Essen bestellt. Aber es war erst 4½ Uhr, und zu Mittag hatte ich noch nicht gegessen. Es blieb mir nichts übrig, als an dem Anschauen der Natur mich zu erquicken. Von dem auf hohem Berge stehenden Feuerwachtturm war das in schönster Weise möglich. Nach Osten dehnte sich das Dorf weithin aus, entlang an dem seeartig grossen, schönen Fabrikteich. Dieser reicht meilenweit thalauf und giebt der Urallandschaft, was ihr von Natur fehlt, das Bild eines Alpensees.

Man wird mir glauben, dass ich abends um 7 Uhr mein Beefsteak mit grossem Appetit verzehrte. Behaglich streckte ich mich sodann auf eine Polsterbank. Endlich allein! Aber bald belehrte mich ein gewisses Krabbeln und Kriechen, dass ich doch nicht allein war. Und dabei galt es noch zu warten bis 2 Uhr nachts. Ich fuhr dann Nacht und Tag hindurch und war 11 Uhr abends in Slatoust. In der Dämmerung hatten wir Miasn passiert, bekannt durch seine Goldwäschereien. Gold findet sich fast überall im Ural, im Sand der Flüsse, wie auch in sonstigem Sand. Die Gewinnung geschieht meist noch ohne Maschinenbetrieb. In schräg liegenden flachen Holzkasten wird der Sand wieder und wieder durchspült, bis nur noch die schwersten Teile übrig sind, aus denen man das Gold heraussucht. Erst aus 100 Pud Sand gewinnt man 1—3 Lot. Der Staat zahlt 5 Rubel für das Lot. Jeder Privatverkauf ist streng untersagt. Das Auffinden grösserer Goldmengen ist Glückssache. Den bisher grössten Klumpen fand man 1843, er wog mehr als 67 kg.

Von Station Slatoust bis zur Stadt gleichen Namens waren 5 Werst Entfernung. Die Wagenfahrt dorthin, zum Teil unmittelbar an einem See entlang, bei schönem Wetter und in nicht zu dunkler Nacht, war mir ganz recht. Unterkunft fand ich in einer Art von Hotel garni, dem einzigen am Ort. Mein Zimmer war gut ausgestattet, entbehrte aber aller derjenigen Dinge, die gerade der Reisende braucht. Erst auf energisches Drängen erhielt ich eine Waschschüssel.

Sehenswert ist in Slatoust eine Fabrik blanker Waffen, die im 18. Jahrhundert von deutschen Meistern eingerichtet wurde. Das sogenannte Arsenal enthält Proben aller in der Fabrik gefertigten Gegenstände und ist mit grossem Geschmack eingerichtet. Es findet sich dort so manches Prunkstück, das gerade dem Soldaten kaufenswert erscheint.

Die Stadt liegt zum grossen Teil auf einem natürlichen Damm, den die sich nähernden Berge Urenga und Kussotur quer über das Aithal schieben. Dadurch wird der Aifluss zum See aufgestaut, und gerade dieser See in seiner Bergumkränzung bedingt die vielgerühmte schöne Lage von Slatoust. Ich bestieg einen Berg, dicht neben der Stadt, der weiten Rundblick gewährte. Rings herum hohe, sich hintereinander schiebende Bergkegel. Hoch streckt sich im Norden der wildzerrissene Kamm des Taganai empor. Er leitet hinüber zur Guarmahöhe, dem Knotenpunkt des Ural. Hier spaltet sich die von Norden kommende einfache Kammlinie in drei getrennte Ketten. Von diesen führt die östlichste, obwohl am wenigsten bedeutende, den Namen Ural weiter, und reicht ohne Unterbrechung bis in das Knie des Uralflusses. Die beiden anderen verlieren sich nach Süden zu schon früher in flacheres Bergland. Auf der Westkette finden sich die höchsten Erhebungen des ganzen Gebirges, der Iremel und der Jamantau, dagegen ist der mittlere Höhenzug wohl als der geologisch älteste anzusehen. Die hier entspringenden Gewässer waren vorhanden, ehe die äusseren Ketten emporstiegen und ihnen den geraden Weg sperrten. Sie wurden abgelenkt und mussten irgendwo sich einen Durchbruch schaffen. Besonders deutlich ist dies an der Bjelaja erkennbar, die zuletzt genau entgegengesetzt strömt als in Nähe ihrer Quelle.

Während der Ural im allgemeinen nach Osten zu ziemlich unvermittelt zur Ebene abfällt, lagern sich ihm im Westen noch mehrere Reihen ziemlich bedeutender Höhenzüge vor. Sie leiten zu welligem Hügelland über, das sich schliesslich zur vollkommenen Ebene abflacht. Auf den vielfach vor-

handenen Hochflächen bilden sich leicht sumpfige Stellen, und diese Hochsümpfe, die sich gerade um die höchsten Höhen herumziehen, erschweren den Zugang zu den eigentlichen Gipfeln. Aus solchen Sümpfen auch entspringen die Flüsse. Ihnen fehlt der muntere, sprudelnde Thalsturz, und damit entbehrt die Landschaft mancher Reize. Melancholisch ist die Grundstimmung des Gebirges. Das düstere Grün der Nadelwälder wird durch die frühlingsfrische Birke nicht aufgehellt, und wie Totenzeichen ragen die höchsten Bergkämme über die Baumgrenze empor, wild zerklüftet und gezackt, die weiten Trümmerfelder zwischen den Einzelspitzen übersäet mit Steingeröll und den grösseren Blöcken wetterzerschlagener Felsen. So sehr es lockte, wegen Mangel an Zeit konnte ich nicht hinauf und musste mich begnügen, über die niederen Bergrücken und durch die Thäler zu fahren. Dazu hatte ich mich in Slatoust verproviantiert. Aber mehr als Hunger fürchtete ich nächtliche Kälte. Ich war für eine Herbstfahrt nicht mit Kleidung ausgerüstet, und ausser einem Gummikissen hatte ich kein Schlafgerät bei mir. Ich glaubte aber mindestens einmal unter urwüchsigen Verhältnissen übernachten zu müssen und vor geliehenen Pelzen und Decken hatte ich berechtigte Sorge.

In der Nacht fuhr ich mit der Bahn nach Westen und kehrte dann früh morgens wieder um. Nur so war es möglich, die schönsten Strecken der Uralbahn bei Tageslicht zu sehen. Im stillen Genuss der Morgenlandschaft, der die Frühnebel entstiegen, um deren Höhen die ersten Sonnenstrahlen spielten, störte mich die Sorge, ob mein Wagen in Wjasowaja, wie verabredet, zur Stelle sein würde. Ich langte an und, Gott sei Dank, er war da, ausser ihm zwei Männer und drei Pferde.

Ohne die Fürsorge eines mir befreundeten früheren Offiziers, der jetzt Mitbesitzer der grössten Uralhüttenwerke ist, wäre ich gar nicht mitten in das Gebirge hineingelangt. Ohne Gastfreundschaft kommt man nirgend durch. Denn es giebt nur wenig Ortschaften, meist klein und ärmlich, jedenfalls ohne Gasthof und Speisewirtschaft. Auch Pferd und Wagen zu erhalten, ist schwierig. — Nun, mir stand ja alles zur Verfügung. Ich bin wie ein kleiner Fürst durch das Land gefahren. Meine erste Frage war: Werden wir heute noch bis Tirljansk kommen oder nicht? Es waren 120 km bis dahin, die Wege sehr schlecht und die Zeit schon bis 11 Uhr vormittags vorgerückt. Ich wartete aber die vorauszusehende Antwort nicht ab, sondern sagte einfach: wir müssen. Ich wollte lieber eine Fahrt in kalter Nacht haben als ein Ortsbiwak zwischen Ungeziefer. Wir kamen auch an.

Das Fahrzeug, dem ich Leib und Leben für die nächste Zeit anvertrauen sollte, war ein sogenannter Jarantap. Zwei kräftige Achsen sind derart miteinander verbunden, dass man einige etwa knöchelstarke elastische Birkenstangen auf ihnen befestigt. Diese verschieben sich in ihrem Lager und geben jeder Unebenheit des Bodens nach. Es ist erstaunlich, was so ein Wagen aushält. Jeder Federwagen würde in Stücke fliegen. In der Mitte der Stangen ist ein Wagenkorb befestigt, in dem der Reisende mit seinem Gepäck untergebracht wird. Man sitzt auf zusammengepacktem Heu. Der mir gestellte Wagen war besonders gross und deshalb auch schwer. Er hatte ein Halbverdeck, das mir wegen der zahlreich niederkommenden Regenschauer sehr angenehm war.

Die Fahrt, die ich hier begann, gehört zu meinen schönsten Erinnerungen. Es ist schwer, die Eindrücke solcher Reisen festzuhalten, noch schwerer, sie in Worten wiederzugeben. Das Bewusstsein, sich in ganz ungewöhnlichen Verhältnissen zu befinden, wirkt eigenartig auf Phantasie und Stimmung, und wirft über alles, was man sieht, eine seltsam verschönende Beleuchtung. Der Gedanke, ernste Schwierigkeiten glücklich überwunden zu haben, hebt das Selbstgefühl und steigert die Freude an jedem Genuss.

Unsere Fahrt ging mitten in die Berge hinein, im Thal des Jarussan aufwärts und an dem schön gelegenen Hüttenwerk gleichen Namens vorbei. Der an sich schon üble Weg war durch den Regen der letzten Tage noch verschlechtert, und so flogen wir denn im Galopp unserer Pferde im wahren Sinne des Wortes über Stock und Stein.

Zuweilen gab es auch einen wirklichen Sprung: erst die Pferde, dann der Wagen, dann ich selbst. Ich freute mich dann jedesmal über zweierlei, erstens, dass das Verdeck des Wagens gepolstert war, und zweitens, dass ich keinen Cylinderhut aufhatte. Dauernd musste ich mich mit beiden Händen kräftig festhalten, wenn ich nicht beständig hin und her geworfen werden wollte. So war meine Fahrt auch an den nächsten Tagen, wie ich vorgreifend bemerken will.

Nach 35 Werst war der erste Höhenrücken überwunden. In dem Dorf, das wir erreichten, standen frische Pferde für mich bereit. Ich gönnte mir kaum die Zeit, etwas Brot, Milch, einige Eier zu mir zu nehmen. Dann ging es weiter. Ich trieb auch deshalb zur Eile, weil ich vor eintretender Dunkelheit noch möglichst viel von der Landschaft sehen wollte. Es ging an der Felsenkette des Nurgusch entlang, die hell von der sinkenden Sonne bestrahlt wurde. Südwestlich stiegen die hohen Linien der Sigalga empor. Immer toller wurde der Weg. Es war so, wie jener Dorfschulze auf die Warnungstafel schrieb: Dieser Weg ist kein Weg. Wer es doch thut, wird bestraft. Nun, ich war bestraft genug. Ich erhielt so viele Püffe und Stösse, dass ich manchmal hätte laut aufschreien mögen. Dennoch zog Frieden ins Gemüt. Ich war früher als gehofft in Tunsk. Ich musste hier Bauernpferde nehmen und einen neuen Kutscher. Die Pferde waren schlecht, alle Augenblick riss etwas am Geschirr. Ich schimpfte so lange, bis auch der phlegmatische Kutscher wütend wurde und die Peitsche brauchte. Da gings.

Die Uralwege folgen meist den Wasserläufen und übersteigen die Höhen, ohne Rücksicht auf Umwege dort, wo es am bequemsten ist. Von Ausbesserungen ist wenig zu merken und doch verwenden die Fabriken jährlich Tausende von Rubeln auf die Instandsetzung. Ausser ihnen hat niemand Interesse daran, denn ihre Fahrzeuge sind es, die den Weg benutzen und die ihn auch wieder verderben. Von Tirljansk muss das Eisen, das erzeugt wird, auf demselben abscheulichen Weg, den ich fuhr, 120 km weit zur Bahn geschafft werden. Ein einziger Fuhrmann leitet oft ganze Wagenzüge, die mit Stabeisen beladen sind. Mitunter machen Frau und Kinder die Reise mit. Nach erfüllter Tagesleistung wird seitwärts in den Wald gefahren und biwakiert. Die Pferde grasen im Gestrüpp und die Menschen lagern sich ums Feuer.

Es zog schon der Abend herauf, als wir am Iremel entlang über den dritten und letzten Bergpass fuhren. Bergab ging es flott vorwärts. Um 8½ Uhr erreichten wir Nikolajewka und damit die grosse Poststrasse. Es blieben noch 22 km und die Dunkelheit forderte vorsichtiges Fahren. Doch zeigte uns der Feuerschein des Hochofens von Tirljansk den Weg und gegen 11 Uhr waren wir am Ziel. — Ich taumelte förmlich die Freitreppe hinauf und war durch die Helle, in die ich trat, ganz geblendet. In angenehmster Unterhaltung mit dem Ingenieur, der mich erwartet hatte,

verbrachte ich noch eine Stunde. Dann ging ich zu Bett und zwar recht gern.

Wider Erwarten war ich nicht lahm am nächsten Tage und konnte mit einem deutschen Förster einen Vormittagsspaziergang in die Umgegend unternehmen. Wir sahen die ganze Kette des Jamantai in blendend weissem, frisch gefallenem Schnee liegen. Nachmittags fuhr ich auf bequemem Weg nach Bjelorezk. Es waren nur 37 km. Bjelorezk ist der Hauptort aller im Thal der Bjelaja liegenden Hüttenwerke. Hauptsächlich werden Roheisen und Stahl erzeugt. Der Betrieb wird durch die Unwegsamkeit des Gebirges sehr erschwert, denn das im Tagbau gewonnene Erz muss auf Wagen zum Hochofen geführt werden. Als Heizmittel kommt Holzkohle zur Verwendung. Man ist deshalb auf die Ausbeutung der Wälder angewiesen. Diese sind zum Teil Eigentum der Werke, zum Teil von diesen gepachtet. In jedem Fall überwacht der Staat sorgfältig, dass nicht mehr Holz geschlagen wird, als nachwächst.

Der grösste Teil des von den Hochöfen erzeugten Eisens wird alljährlich bis zum Frühjahr gelagert. Während des Winters werden nur sogenannte Barken, Kähne von 50 m Länge und 10 m Breite, in grosser Zahl fertiggezimmert. Sobald dann im Mai die Bjelaja Hochwasser führt, werden die Barken mit Eisen beladen, und man führt sie in grossen Transporten den Fluss hinab. Sie geht bis zur Wolga. Dort wird ihr Inhalt verkauft, sie selbst werden zerschlagen.

An der Gesamteisenerzeugung des Südural, welche zehn Millionen Pud jährlich beträgt, sind ausser den Werken des Bjelajathals auch noch andere, im Inserthal liegende, französische Werke beteiligt. Die Weiterentwicklung all dieser Werke bedarf der Eisenbahnen. Es ist auch bereits ein ganzes Netz vermessen. Im Betrieb oder Bau sind nur zwei kurze Linien.

Bei Abenddämmerung kam ich in Bjelorezk an, im Hause des Oberingenieurs Kohl aufs freundlichste empfangen. Es wurde mir überaus schwer, der Einladung zu längerem Verbleiben auszuweichen. Ich bin nicht der erste gewesen, der mit dem Gefühl aufrichtiger Dankbarkeit aus dem gastlichen Hause schied.

Am nächsten Tage ging es bei schon recht kaltem Wetter auf ebener Strasse durch prächtige Wälder zum Werke Kaga. Auch hier wohnt ein deutscher Direktor, der mich mit freundlichen Worten und gutem Rüdesheimer empfing. Es dauerte nicht lange, da sass ich mit der ganzen Familie auf flinkem Wagen. Wir fuhren zum Kaginski-kamen, einer nahen Felshöhe, wo man herrlichen Rundblick hat. Am Abend war ich noch als Geburtstagsgast bei einem polnischen Oberförster. Der frühe Morgen des nächsten Tages aber führte mich schon weiter. Eine genussreiche Fahrt steil hinauf zur ersten französischen Fabrik Arsjanopetrowsk. Auch hierher reichten meine Empfehlungen und bewirkten freundliche Aufnahme. Meine weitere Fahrt noch am selben Tage ging in nördlicher Richtung. Sie führte auf jammerschlechtem Wege zunächst am Arosjanfluss aufwärts. Landschaft und Wald waren herrlich. Nach 5 Stunden langte ich in dem Dörfchen Ischla an, wo ich bei einem Waldwärter gutes Unterkommen fand. Hauptsache war, dass ich am nächsten Morgen wieder frische Pferde bereit hatte. Damit ging es hinein in das nebelfrische Grün. Immer wilder wurde die Gegend. Der Weg war kaum noch zu erkennen. Wiederholt durchfurteten wir den Fluss. Dann drängten sich die Felsen mehr und mehr zusammen, hohe Schwarzwaldtannen streckten sich an den Berghängen empor, und tiefblauer Himmel wölbte sich über dem Ganzen. So fuhr ich stundenlang durch Berg und Wald, bis ich gegen 2 Uhr mein Tagesziel, die Hütte von Insersk, erreichte. Auch hier wieder fand ich deutsche Gesellschaft.

Am nächsten Morgen fuhr ich weiter nach Lemera. Ich kam nun bereits zwischen die westlichen Vorberge des Ural. Eichen und Ahorn, sogar Linden traten als Waldbäume auf. Von dem kalten Wetter der letzten Tage war nichts mehr zu spüren. Streckenweise ging ich zu Fuss, um die herrliche Umgebung voll zu geniessen.

In Zujari hatte ich Pferdewechsel. Doch war es schwer, wirklich Pferde zu erhalten. Der eine Baschkir hatte wohl ein Pferd, aber kein Geschirr, dem anderen fehlte wieder der Zügel. Da kamen zwei fremde Baschkiren des Weges geritten.

Der Waldhüter, der für mich sorgen sollte, machte ihnen klar, dass sie ebenso gut nach Hause kämen, wenn sie sich auf meinen Wagen setzten und ihre Pferde vorspannten. Dabei könnten sie ausserdem noch ein paar Rubel verdienen. Die Pferde wurden also mit gewöhnlichen Stricken angespannt. Ich wollte aber noch ein Drittes haben, denn es ist in Russland nicht genügend vornehm, bloss mit zweien zu fahren. So wurde noch ein drittes Pferd herbeigeholt.

Ehe ich meine Fahrt antrete, möchte ich noch allgemein ein paar Worte über die Baschkiren sagen. Sie bilden die eigentliche Bevölkerung des Südural, nach Westen hin bis in die Steppe reichend. Die Stadt Ufa ist Hauptort ihres Gebietes. In ihrer jetzigen Lebensweise bieten sie ein Beispiel für den Übergang vom Nomadentum zum sesshaften Leben. Da sie niemals gewohnt waren, Wert auf den Zustand ihrer Wohnung zu legen, so sind auch jetzt ihre Häuser vielfach verwahrlost und halb verfallen. Dennoch kann man von Unsauberkeit im Inneren nicht reden. Die Häuser, die ich betrat, in denen ich sogar gegessen habe, waren durchaus reinlich. Die Baschkirendörfer sind meist von den russischen getrennt und an dem Halbmond auf dem Turm des Gebethauses kenntlich. Knaben und junge Burschen haben vielfach ganz ansprechende Gesichter, später wirkt die gelblich matte Gesichtsfarbe und der struppig dünne Bart abstossend. Was ich von Frauen erblickte, zwang nicht dazu, sich nochmals umzusehen.

Zwei solcher Baschkiren also hatte ich auf dem Wagen, einen vorn, einen hinten, wo er auf dem festgeschnürten Koffer hockte. Über mich weg ging die Unterhaltung, von der ich natürlich kein Wort verstand. Der zuletzt angespannte Gaul fing bald an zu keilen. Er wurde an einen Baum gebunden und zurückgelassen. Der Kutscher schrie wie toll auf die Pferde ein und wir flogen nur so über den holprigen Weg. Ich lag mehr im Wagen, als dass ich sass. Im ersten Dorf war mein Hintersasse abgestiegen, und nun ging es noch toller vorwärts, an den steilsten Abhängen entlang und im Galopp über das Steingeröll im Flussbett. Ich musste schliesslich Einhalt thun, da ich nicht mit zerbrochenem Wagen liegen bleiben wollte. Bei der Ankunft in Lemera war mein Baschkir noch schliesslich unzufrieden, weil ich ihn nicht auch für *das* Pferd bezahlen wollte, das wir *nicht* mitgehabt hatten.

Ich verbrachte den Abend im Hause eines jungen Franzosen, der hier Leiter des Hüttenwerks war und sich seine junge Frau erst kürzlich aus Paris geholt hatte. Es war eigenartig, hier in fast menschenleerer Aue von den Boulevards und der grossen Oper sich zu unterhalten.

Der nächste Tag brachte die letzte, aber auch weiteste Fahrt; volle 125 km waren zurückzulegen. Ich erreichte gegen Mittag das grosse Baschkirendorf Scharajewo, wo ich

neue Pferde erhielt. Mit diesen bin ich ohne Umspann oder Aufenthalt in $5^{1}/_{4}$ Stunden 63 km gefahren, allerdings meist in ebenem Gelände. Zehn Kilometer von Ufa führt der Weg noch einmal über eine Höhe. Hier hat man einen herrlichen Blick auf den Berg, an dem die Stadt terrassenförmig aufsteigt, und auf die Ebene, die uns noch von ihr trennt. Als ich so dastand und mich nach der langen Fahrt etwas reckte und dehnte, sprach der Baschkir die bedeutungsvollen Worte: „Ja, Spazierenfahren ist mühevoll!" Er hatte ja so recht!

Nach einer Stunde fuhr ich beim Hotel Aussland vor und fühlte mich der Menschheit und der Kultur wiedergegeben. Eine Woche später war ich daheim, nachdem ich 22 000 km teils mit Bahn, teils zu Schiff, teils zu Wagen zurückgelegt hatte.

Der Golfstrom und der Kuro-Siwo.

Von O. Livonius, Vice-Admiral z. D. (Berlin).

An der Küste von Ostasien entlang windet sich eine Meeresströmung, genannt Kuro-Siwo oder schwarzer Strom, in der Richtung von Süd nach Nord, welcher mit dem Golfstrom, dem Breitengrade seines Entstehens, dem Verlauf und den dabei auftretenden besonderen Erscheinungen zu besonderem Vergleich herausfordert. Da die vulkanischen Eruptionen im Antillen-Meer und in Guatemala und die abnormen Witterungsverhältnisse im nördlichen Europa während des Monats Mai, — die man geneigt ist, durch vermehrtes Abströmen der kälteren Polarluft nach den stark überhitzten vulkanischen Gebieten zu erklären — die Erörterung tellurischer Erscheinungen und damit zusammenhängender Fragen in den Vordergrund stellen, so möge eine von mir früher aufgestellte, jedoch nicht publizierte Betrachtung hier eine Stelle finden, die im jetzigen Augenblick vielleicht nicht ohne Interesse ist.

Soviel mir bekannt, ist bezüglich der Entstehung des Golfstromes allseitig die Mauryschе Theorie acceptiert worden, dass der Meerbusen von Mexico und das karaibische Meer den Kessel bilden, welcher, durch die Glut der Tropensonne geheizt, das hier übermässig erwärmte und durch Evaporisation in der Passatregion verdichtete, resp. mit Salzgehalt reichlicher gesättigte und dadurch schwerer gewordene Wasser nach den verhältnismässig salzarmen Gewässern der Nord- und Ostsee durch ein Leitungsrohr entsendet, als welches letztere der Golfstrom erscheint. Wenngleich dies Bestreben der Ausgleichung des Salzgehalts zwischen zwei so entfernten, an Flächenraum so verschiedenen Gewässern, zwischen denen der weite Atlantische Ocean mit einer sicherlich nur sehr wenig geringeren Dichtigkeit als der Golfstrom liegt, einigermassen auffällig erscheinen muss, so ist doch die Autorität des berühmten, um die physische Geographie des Meeres so hoch verdienten Maury eine so gewichtige, dass, nachdem er die anderweitigen, früher in Bezug hierauf aufgestellten Theorieen als unhaltbar nachgewiesen, niemand, soweit mir bekannt, an der von ihm selbst aufgestellten Theorie zu rütteln gewagt hat. Dies liegt wohl hauptsächlich daran, weil es schwierig sein dürfte, eine andere ausreichende und nach jeder Richtung hin befriedigende Erklärung dieses eigentümlichen Phänomens zu geben und der Maurychen Erklärung an die Seite zu stellen.

Zweifel an dieser Theorie drängten sich mir zunächst auf, als ich Gelegenheit hatte, im Jahre 1873 längs der Nordküste von Cuba und durch die Florida-Strasse Beobachtungen über das Auftreten der Golfströmung anzustellen, und diese Zweifel erhielten eine Bestätigung, da ich die seltene Gelegenheit hatte, ein Jahr später den Kuro-Siwo gleichfalls in seinen Anfängen zu beobachten, und somit beide Strömungen in Vergleich zu stellen.

Schon ein Blick auf die Karte zeigt — und die treffliche Berghaussche Chart of the World veranschaulicht dies aufs beste — dass der Kuro-Siwo und der Golfstrom zwei Strömungen sind, so ähnlich einander wie nur möglich. Beide bilden sich auf gleichem Breitengrade — dem Wendekreis des Krebses, — beide haben an dem Ort ihres ersten Auftretens nur eine sehr geringe Breite, aber die Strömung ist daselbst ebenso reissend als plötzlich; beide nehmen ihren Lauf zuerst nach Norden und biegen dann, sich in der Breite allmählich erweiternd, nach Nordost ab, indem der Golfstrom längs dem amerikanischen Festland sich hinzieht, zwischen sich und der Küste nur einen schmalen Streifen lassend, den ein kalter, von Norden kommender Gegenstrom einnimmt, während der Kuro-Siwo sich in gleicher Richtung und in gleichem Abstande von dem langgestreckten japanischen Inselreich fortbewegt, den gleichen schmalen, kalten, fischreichen Gegenstrom aus dem Norden kommend zwischen sich und der Küste lassend. Beide dehnen sich gleichmässig in ihrer Breite aus, sobald sie, das Festland verlassend, in mehr östlicher Richtung die Reise über den Ocean antreten. Zwischen beiden befinden sich die so eigentümlichen, vollständig unaufgeklärten Streifen kalten Wassers, und zwar in fast gleicher Anzahl eingeschaltet. Die Geschwindigkeiten und die Temperaturen beider sind fast genau dieselben auf allen entsprechenden Teilen ihrer Bahn, und beide drehen sich, sobald sie das gegenüberliegende Festland erreicht, nach Süden, um in elliptischer Bahn als nördliche Äquatorial-Strömung zu ihrem Ausgangspunkt zurückzukehren. Die Figuration des europäischen Festlandes bietet dem Golfstrom indes Gelegenheit, einen starken Ausläufer abzuzweigen und in nördlicher Richtung zwischen den englischen Inseln und Island auszusenden, während der Kuro-Siwo durch die Gestaltung der sich bis zu schmaler Enge entgegenneigenden Kontinente von Asien und Amerika nur einen schmalen Ausläufer in nördlicher Richtung durch die gedachte Enge der Beringstrasse abzuzweigen vermag. Endlich liegt in der Mitte der elliptischen Bahn, welche beide Strömungen zurücklegen, mehr an dem östlichen Brennpunkt der Ellipse in beiden von jenen durchmessenen Bahnen die Sargasso-See.

Man sieht, die Ähnlichkeit beider Strömungen kann kaum grösser gedacht werden Wenn trotzdem bisher nur immer von dem Golfstrom die Rede ist, wenn nur dessen Erscheinungen zu ergründen, ein ungeheurer Aufwand von Zeit, geistiger und materieller Arbeit gemacht worden ist, so liegt dies zunächst darin, dass allein der Golfstrom für die civilisierte Welt von der ungeheuersten Bedeutung ist, von bedeutend grösserem Einfluss, als ihn der Kuro Siwo je haben kann, denn nicht nur macht er Europa durch die Regulierung von dessen Klima zu dem, was es ist: auch der

Hauptverkehr der gesamten Schiffahrt, welcher zwischen Europa und der nördlichen Hälfte Amerikas stattfindet, wird durch den Golfstrom und dessen Erscheinungen aufs äusserste beeinflusst. Andererseits ist das Gebiet der Forschung für den Golfstrom sehr nahe und günstig gelegen für die Männer der Wissenschaft auf dem europäischen und amerikanischen Kontinent, während der Kuro-Siwo sehr entfernt liegend nur einem bisher spärlichen Schiffahrtsverkehr zu gut kommt, ohne sich nördlich derart abzweigen zu können, um dadurch ein rauhes Klima zu mildern; denn die von ihm nach dem amerikanischen Kontinent geführte Wärmemenge kommt nur einem schmalen, bisher sehr dünn bevölkertem Küstengebiet zu gut, hinter dem sich die steilen Gebirge Kaliforniens abwehrend davorlagern.

Abgesehen aber von der grösseren oder geringeren Bedeutung beider Strömungen für den Verkehr, abgesehen von dem Einfluss, den sie ausüben auf die klimatischen Verhältnisse der von ihnen bespülten Küstenlande durch Abgabe von Wärme, die sie aus dem Überschuss der heissen Zone nach dem rauheren, wärmebedürftigen Norden führen, abgesehen von diesem allen sind sie uns bei der vorliegenden Untersuchung insofern besonders interessant, als sie bei der dargelegten durchgehenden Ähnlichkeit ihres Verhaltens zu dem Schluss berechtigen, dass ihrer äusseren Erscheinung, ihrem Inslebentreten die gleichen Ursachen zu Grunde liegen müssen. Wenn demnach die Mauryschc Theorie richtig ist bezüglich des Golfstroms, so muss die gleiche Theorie auch auf den Kuro-Siwo Anwendung finden; umgekehrt: ist sie bei diesem nicht zutreffend, so ist der Schluss gerechtfertigt, dass die gedachten Hypothesen verbesserungsbedürftig sind.

Das plötzliche und intensive Auftreten des Golfstroms in der Meerenge bei Florida zwischen den dort liegenden Bänken der Bahama-Inseln regt natürlich die Frage an: wo kommt die Strömung her? und naheliegend ist es, zu sagen: aus dem Golf von Mexico. Weil aber doch noch ein besonderer Grund für das Abfliessen der Gewässer nach Norden durch die Strasse geltend gemacht werden muss, so ist man zuletzt dabei stehen geblieben, dass gerade hier in diesem Golf, rings umgeben vom amerikanischen Festlande und den grösseren Inselgruppen der Karaibischen See, die Sonnenglut so intensiv das Land erwärme und die von ihm eingeschlossenen Gewässer, dass diese letzteren dadurch befähigt werden, als Golfstrom die Reise nach Europa anzutreten und dessen Gestaden die zu ihrem Gedeihen nötige Wärme zu übermitteln. Hieraus liesse sich folgern, dass, wenn nicht glücklicherweise die Figuration des Landes in der Nähe von Mexico die Häufung der Sonnengluten zur Erwärmung der dortigen Gewässer ermöglichte, wir wahrscheinlich keinen Golfstrom und in solchem Falle ein im Eise starrendes nördliches Europa haben würden. Demgegenüber lässt sich die Frage aufwerfen: wo ist denn der Braukessel, der die Gewässer des Kuro-Siwo in gleicher Weise erwärmt, so dass diese ganz dieselbe Reise mit gleicher Geschwindigkeit und gleicher Umgrenzung zurücklegen, das gleiche Wärmequantum mit sich führend; und wo die salzarmen Gewässer an den Gestaden Amerikas, welche dem Kuro-Siwo seinen nordöstlichen Lauf nach dem gegenüberliegenden Festland vorschreiben?

Wenn wir die gewaltige Thätigkeit des Golfstroms in seinem schon mehr vorgeschrittenen Laufe etwa bei Kap Hatteras betrachten und an dem Mauryschen bildlichen Vergleich des geheizten Kessels festhalten, so wird jeder Laie sich sagen müssen, dass dort, wo das geheizte Wasser dem Kessel in enger Röhre entströmt, also in der Strasse von Florida, und wo die gesamten Wassermassen sich hindurchdrängen, welche in so ungeheurer Ausdehnung über den grössten Teil des nordatlantischen Oceans bis in die höchsten Polar-Regionen sich ausbreiten, dass dort eine ungeheure Strömung sein müsse. Es müsste sicherlich zischen und brausen, und mit der intensivsten Gewalt müssten sich die Gewässer durch die Strasse stürzen, wenn die Strömung allein in dem Mexikanischen Meerbusen ihren Ursprung hätte, wenn die ganze Wassermasse, welche späterhin als Golfstrom sich bemerklich macht, die Florida-Strasse zu passieren hätte, woselbst die Strömung zunächst in die Erscheinung tritt. Und mit wie gewaltigem Zuge müsste das im Karaibischen Meer erwärmte Wasser seiner Mündung zudrängen, der trichterförmigen Öffnung an der Nordwestspitze Cubas und dem westlichen Florida, dort schon in starkem Strudel der Enge zutreibend!

Aber nichts von alledem ist der Fall! Als wir, im Geschwader segelnd und von Jamaica kommend, um das nordwestliche Cuba segelten, machte sich auch nicht im allergeringsten eine Strömung bemerkbar, deren Anfang als Golfstrom sich mit Sicherheit erst in der Florida-Strasse festsetzen lässt. Und selbst hier ist dieselbe so variabel und verhältnismässig so unbedeutend, dass diese hier auftretende geringe Stärke der Strömung nimmermehr die erst später sich steigernden Effekte derselben in höheren Breiten erklären kann.

In den ersten 12 Stunden fanden wir in der Floridastrasse gar keinen Strom und in den nächsten 24 Stunden, obgleich die Schiffe dampften, eine Stromstärke von 1,3 mil per Stunde. Wenn auch zu anderer Jahreszeit und je nach den herrschenden Winden die Strömung in der Strasse mitunter 3 bis 4 mil stark sein soll, wie gering würde dies sein, um die ungeheure Ausdehnung der erwärmten Wasserfläche des Golfstroms an den europäischen Küsten bei der geringen Tiefe der Florida-Strasse und bei dem in nicht zu grosser Tiefe nachgewiesenen kalten Unterstrom zu erklären? Warum sollte nicht das im Karaibischen Meer besonders stark erwärmte Wasser den ebenso günstig gelegenen Abfluss zwischen Cuba und St. Domingo wählen, oder einen der übrigen Ausgänge zwischen den Antillen: warum sollte ihm nur das Bestreben innewohnen, nach Norden durch die Floridastrasse abzufliessen?

Wenn wir nun sehen, dass diese so auffälligen Erscheinungen des Golfstroms sich in gleicher Weise bei dem Kuro-Siwo wiederholen, obgleich hier alle diejenigen Umstände und Verhältnisse fehlen, welche der Mauryschen Erklärung eine gewisse Wahrscheinlichkeit verleihen, so bleibt nur übrig, die Maurysche Erklärung fallen zu lassen und statt dessen ein unbekanntes, allgemein gültiges Naturgesetz anzunehmen, nach welchem jene Erscheinungen sich richten.

Zwar wären bei dem Kuro-Siwo die äusseren Verhältnisse insofern günstig, als sich derselbe durch die Strasse zwischen der Insel Formosa und dem Festlande — ähnlich wie der Golfstrom bei Florida — einen Weg bahnen könnte, wo er infolge der Anstauung der Gewässer in dieser Enge mit desto grösserer Gewalt sich nach Norden ergiessen könnte; allein nicht nur thut er dies nicht, sondern er überlässt diesen Kanal der kalten, von Norden kommenden Strömung, die uns innerhalb zweier Stunden eine Differenz in der Temperatur des Wassers von 6° Celsius brachte und infolgedessen Nebel mit einer ganz empfindlichen Kühle der bis dahin überhitzten Atmosphäre. Der Kuro-Siwo fördert vielmehr die höchst auffällige Erscheinung zu Tage, dass er

genau wie der Golfstrom bei Florida sich an der Ostseite der Insel Formosa ganz plötzlich und unvorhergesehen ein ebenso enges, schmales, scharf begrenztes Strombett bildet, obgleich ihm seitlich nach Osten zu der ganze Ocean freisteht, um sich darin auszubreiten.

Woher kommt die Strömung, warum entsteht sie gerade hier und so ganz plötzlich? Warum wählt sie sich ein so schmales, scharf begrenztes Bett, genau so wie der Golfstrom, ohne wie dieser durch eine Landenge dazu genötigt zu sein? Dieses Strombett ist bei einer grossen und gleichmässigen Tiefe der See so wunderbar scharf begrenzt und äusserlich gekennzeichnet, dass uns an Bord bis auf ein Meter genau die Grenzen deutlich erkennbar waren, wahrnehmbar für das Auge durch Stromkabbelung, in denen die Strömung mit der Windrichtung und dem dadurch hervorgerufenen Seegang in heftigstem Widerstreit stetig begriffen ist. Diese Stromkabbelungen, denen wir namentlich an der Südspitze und an dem nördlichen Teil der Insel Formosa wiederholt begegneten, sind so stark, dass sie aller Beschreibung spotten, und das Aussehen derselben ist nicht anders, als wenn heftige Brandung sich bricht auf unter Wasser gelegenen Felsen.

Unsere Kursrichtungen waren derart, dass wir uns mehrere Male aus dem schmalen Strombett entfernten, und dann war nicht die geringste Strömung bemerkbar, während wir, nur über den Rand derselben getreten, wieder mit bedeutender Geschwindigkeit von 2 3 mil versetzt wurden. Diese Stromversetzung war namentlich sehr deutlich zu beobachten, als wir, in Windstille geraten, durch die in ihrem äusseren Anblick äusserst romantischen und trotz ihrer Kleinheit bewohnten Loo-Schoo-Inseln hindurchtrieben.

Wie abwehrend sich die Gewässer dieser Strömungen gegen die Vermischung mit dem ihnen zur Seite befindlichen Wasser verhalten, erhellt aus einem Bericht des Admirals Milne auf dem britischen Schiff „Nile“, der am Vorderteil des Schiffs eine Temperatur von 21 ° C. und am Hinterteil von 4,5 ° C. innerhalb der Distanz einer Schiffslänge beobachtete. Die niedrige Temperatur rührt von dem kalten Polarstrom her, der den Golfstrom wie den Kuro-Siwo in einzelnen Streifen durchzieht, wie schon vorher als eine besondere Eigentümlichkeit erwähnt wurde.

Wie kommt es nun, dass sich mitten im freien, weiten Ocean ohne Braukessel eine solche Strömung bildet, wie die des Kuro-Siwo, dass sie sich bei ihrem plötzlichen Entstehen trotz ihrer Intensität in so engen, selbstgewählten Grenzen hält, die ganz genau denen des Golfstroms entsprechen, und dass diese Grenzen mit einer solchen Zähigheit festgehalten werden, dass die See sich brandend an ihnen bricht? — Man sieht, auf dem Gebiet der physikalischen Geographie ist noch manche Frage zu lösen!

Russland und England in Central-Asien.

Von Ludwig Griessbauer (Frankfurt a. M.). Mit Skizze.

(Schluss.)

Ungeheure Opfer an Geld und an Menschen hat es sich England kosten lassen, um festen Fuss in Afghanistan zu fassen und so einen Wall zu schaffen, der Indien vor dem Andrängen der Russen schützen sollte, und wie gering sind doch im ganzen die Erfolge, die es erzielt hat! Bei dem treulosen Charakter der Afghanen kann es niemals sicher sein, ob es nicht Afghanistan bei einem Kriege mit Russland plötzlich auf russischer Seite finden wird.

Einige Zeit nach dem Russisch-türkischen Kriege nimmt Russland seine aggressive Thätigheit in Central-Asien wieder auf.

In den Jahren 1883/84 unterwarfen sich Merw und die südlicher wohnenden Turkmenenstämme „freiwillig“ den Russen. Auch Sarachs, ein überaus wichtiger strategischer Punkt an der persischen Grenze, wurde von den Persern gegen unbekannt gebliebene Gegenleistungen an Russland abgetreten, und somit waren die Russen der für sie bedeutungsvollsten Einbruchstelle nach Afghanistan ein ganz bedeutendes Stück näher gerückt. Um allen Eventualitäten gewachsen zu sein, wurden noch grössere Truppenmassen in das neugewonnene Gebiet verlegt.

Infolge dieser Verschiebung der russischen Machtsphäre wurde die Frage der Grenzregulierung von England wieder aufgenommen. Die darüber gepflogenen Verhandlungen zogen sich aber wegen der hierbei zu Tage tretenden grundsätzlich verschiedenen Auffassungen sehr in die Länge. Es kam noch hinzu, dass eine grössere russische Truppenmacht bei Pendscheh aus unaufgeklärt gebliebenen Gründen mit etwa 5000 Afghanen aneinander geriet und diese in die Flucht schlug. Dies geschah zu einer Zeit, als Abd ur Rahman sich zum Besuche des Vizekönigs in Indien befand und die indische Regierung wünschte, bindendere Abmachungen mit demselben zu treffen. Die Gegensätze hatten eine solche Schärfe angenommen, dass sich England veranlast sah, am 30. März 1884 seine gesamten Land- und Seestreitkräfte mobil zu machen. Eine friedliche Lösung schien ausgeschlossen. Russland hatte aber für sein Vorwärtsdrängen nach der afghanischen Grenze einen äusserst günstigen Zeitpunkt gewählt; denn England war gerade zu dieser Zeit in anderen Gebieten seines weitverzweigten Reiches (Ägypten, Sudan etc.) so sehr engagiert, dass es, ohne Gefährdung seiner Weltmachtstellung, nicht in der Lage war, die letzten Konsequenzen Russland gegenüber zu ziehen.

Nach schwierigen Verhandlungen trat die russisch-englische Grenzkommission in Thätigkeit, und es wurde in dem am 22. Juli 1887 unterzeichneten russisch-afghanischen Grenzprotokoll endlich eine Einigung erzielt. Russland hatte seine Wünsche erfüllt. Es war so weit, als dies auf friedlichem Wege überhaupt nur möglich war, nach Süden vorgerückt und hatte sich dadurch, ohne in die innerafghanischen Verhältnisse eingreifen zu müssen, eine vorherrschende Stellung in Central-Asien geschaffen.

Es wären alsdann noch die russisch-englischen Grenzkonflikte im Pamirgebiete zu erwähnen. Dieselben sind jedoch in No. 2 dieser Zeitschrift so eingehend beleuchtet worden, dass dieselben hier übergangen werden können.

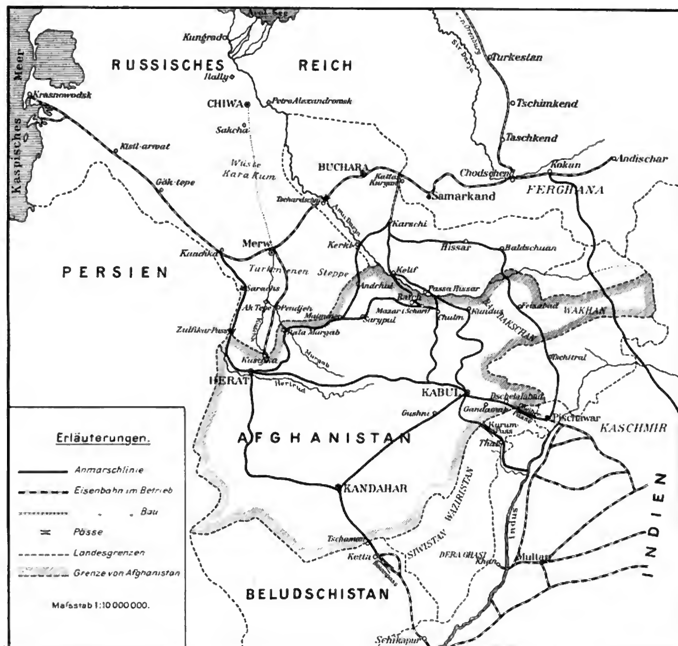
Zum Verständnis der ganzen Lage ist es nun noch notwendig, an der Hand der Kartenskizze einen Überblick über die bei einem Kriege zwischen England und Russland in Frage kommenden Anmarschlinien zu gewinnen.

Die Operationsbasis für die englischen Unternehmungen ist der Indus. Von hier führen 3 für grössere Truppenmassen geeignete Wege nach Afghanistan:

1. von Peschawar nach Kabul = 309 km,
2. „ Thall „ „ = 240 „
3. „ Ketta nach Kandahar = 227 „

(von Kandahar nach Herat beträgt die Entfernung 630 km)

Bei allen diesen Einbruchslinien sind überaus schwierige und gefährliche, stellenweise für Artillerie kaum gangbare



Gebirgspässe zu überwinden: ad 1 die Cheiber-Pässe, ad 2 der Kurum-Pass und ad 3 der Bolan-Pass.

Eine wichtige strategische Bahn wurde von Schikapur über Ketta bis Tschaman an der afghanischen Grenze erbaut, deren weiterer Ausbau nach Kandahar nach neueren Meldungen bereits in Angriff genommen sein soll.

An Truppen hat England in Indien 4 Armeekorps zur Verfügung, die zumeist aus Eingeborenen bestehen. Es kommen im ganzen 172 Bataillone Infanterie, 44 Regimenter Kavallerie und 98 Batterieen Artillerie in Frage. Nur ein kleiner Teil dieser Truppenmacht kann aus leichtbegreiflichen Gründen auf dem afghanischen Kriegsschauplatz Verwendung finden, einmal, weil Indien nicht ganz von Truppen entblösst werden kann, dann aber auch deshalb, weil die Schwierigkeiten der Verpflegung in Afghanistan hier eine Grenze ziehen. Sollte bei Beginn eines Krieges Herat in die Hände der Russen fallen und dadurch der Weg nach Kabul und Kandahar für diese frei werden, dann wäre es für eine grössere englische Truppenmacht ein gefährliches Wagnis, den Kampf mit dem Rücken gegen die so schwer zu passierende Suleimankette aufzunehmen.

Russland verfügt über wesentlich günstigere und zahlreichere Anmarschlinien. Die russische Operationsbasis bildet die in den Jahren 1880—1888 erbaute centralasiatische Eisenbahn von Krasnowodsk (am Kaspischen Meer) nach Kisil-

Arwat, Gök-Tepe, Kaachka, Merw, Tschardschni (woselbst der Amu Darja auf einer ca. 1600 m langen hölzernen, jetzt zum Teil eisernen Brücke überschritten wird), Buchara, Samarkand, Chodshend, Kokan nach Andischar bezw. Taschkent. Aus dem Innern Russlands führen nach dieser Basis 3 Eisenbahnlinien an das Kaspische Meer, nach Astrachan, Petrowsk und Baku. Neuerdings ist eine Bahnlinie von Orenburg am Ural nach Taschkent in Bau genommen worden, die im Jahre 1905 beendet sein soll und für Russland nicht nur strategisch, sondern auch handelspolitisch von ausserordentlicher Bedeutung werden wird.

Von der erwähnten Operationsbasis führen in der Hauptsache folgende Anmarschlinien nach der afghanischen Grenze. Von Kaachka nach Sarachs über den Zulfikar-Pass nach Herat, ferner die Eisenbahnlinie von Merw nach Kuschka, woselbst Eisenbahnmaterial in solcher Menge angesammelt sein soll, dass in 2—3 Wochen der Bau einer Bahnlinie nach Herat durchgeführt werden kann. Die Strecke Merw-Kuschka wird zur Zeit so vervollkommnet, dass täglich 12 Militärzüge nach beiden Richtungen verkehren können. Eine weitere strategisch sehr wichtige Bahnlinie ist geplant, bezw. im Bau, die Linie von Ketta-Kurgan nach Karschi. Von letzterem Orte führen mehrere Wege nach der afghanischen Grenze, einmal über Kerki, Andschui nach Maimene (auf dem Karawanenweg von Herat nach Kabul), ferner über Kelif nach Massar-i-Scharif, weiterhin über Passa-Hissar und von da einerseits nach Chulm und andererseits nach Kundus über den Hindukusch nach Kabul und endlich über Hissar, Baldschuan, Feisabad nach Tschitral, Pischawar. Als östlichste Anmarschlinie, gleichzeitig die schwierigste, ist diejenige von Kokan nach dem indischen Gebiete Kaschmir zu nennen.

Über die russischen Truppenansammlungen an der afghanischen Grenze liegen keine verlässlichen Nachrichten vor. Mit der Grenzbewachung dürften wohl 15—20000 Mann betraut sein. Neuerdings ging eine Meldung durch die Blätter, dass wesentliche Truppenverschiebungen nach dem Grenzgebiet stattgefunden hätten.

Zur Vervollständigung des Bildes ist es noch notwendig, Afghanistan kurz in militärischer Beziehung zu beleuchten. Der verstorbene Abd ur Rahman hat sich, in Erkenntnis der Thatsache, dass es sich hier um eine Lebensfrage für sein Land handle, um das Heerwesen Afghanistans überaus verdient gemacht. Schon Schir Ali hat im Jahre 1869 den Versuch gemacht, das afghanische Heer nach europäischem Muster einzurichten, aber erst Abd ur Rahman gelang es, diesen Versuch in den Jahren 1885 und 1896 in die That umzusetzen. Nach der neuesten Ordnung ist jeder achte Mann dienstpflichtig. Auf diese Weise sollen etwa 100000 reguläre Truppen im Kriegsfall aufgestellt werden können. Von Garnisonen sind u. a. hauptsächlich Herat, Kandahar, Massar-i-Scharif, Kabul zu nennen. Die Bewachung der Grenzen soll durch ca. 20—25000 Mann bewirkt werden. Durch Errichtung einer Waffen- und Munitionsfabrik in Kabul hat es Abd ur Rahman verstanden, sein Land in dieser Beziehung vom Ausland frei zu machen.

Wenn auch das afghanische Herr schwerlich in grösseren Verbänden auftreten wird, so bildet es doch einen Machtfaktor, mit welchem sehr gerechnet werden muss. Auf welcher Seite im Ernstfalle die Afghanen zu finden sein werden, ist bei der Unzuverlässigkeit ihrer Politik nicht so ohne weiteres zu beantworten. Dem „Daily Express“ wurde vor einiger Zeit aus Petersburg die Nachricht übermittelt, dass Habib Ullah, der neue Emir von Afghanistan, eine Zuneigung zu den Russen zeige, die in der Zukuuft von bedeutendem Einfluss sein werde. Es seien in dieser Beziehung wichtige Telegramme nach Petersburg über Turkestan gekommen, nach deren Eingang zwei kaukasische Regimenter den Auftrag erhalten hätten, nach Central-Asien abzurücken.

Wie dem auch sei, die Verhältnisse in und um Afghanistan haben sich soweit entwickelt, dass der Entscheidungskampf zwischen Russland und England nur noch eine Frage der Zeit ist. Auch Meldungen aus Indien deuten darauf hin, dass die indische Regierung die Lage für nicht ganz gefahrlos ansieht. Am besten wird dies wohl durch die Thatsache beleuchtet, dass Indien wegen Unruhen in seinen nordwestlichen Grenzgebieten ausser stande ist, weitere Truppen nach Südafrika zu senden.

Die Frage, inwieweit deutsche Interessen bei einem Kampf zwischen diesen beiden Weltreichen in Mitleidenschaft gezogen werden, ist in diesem engen Rahmen nur andeutungsweise zu beantworten. Vor allem käme die Bagdad-Bahn in Betracht. Diese hat zwar zuvörderst den Zweck, Kleinasien zu erschliessen und an Westeuropa handelspolitisch anzugliedern, ihr Ausbau bis zum Persischen Meere soll aber einen neuen Handelsweg nach Indien eröffnen. Dieser letztere Zweck würde, wenn Russland an den Indischen Ozean von Norden her gelangte und dadurch einen direkten Weg nach dem Innern Russlands und Mitteleuropas eröffnete, in seinem Werte nicht unwesentlich beeinträchtigt werden. Es kommt noch hinzu, dass ein Erfolg Russlands in diesen Gebieten eine Stärkung seines Einflusses im ganzen Orient zur Folge haben, und hierdurch die ganze Orientfrage als solche viel leichter eine für Russland günstige Lösung finden würde. Die Bagdad-Bahn, an deren Gedeihen Russland nur verschwindend wenig Interesse hat, würde durch eine solche Lösung der Orientfrage schwer geschädigt werden.

Es liegt also im deutschen Interesse, wenn der status quo in Central-Asien und Indien aufrechterhalten bleibt.

Die Expedition des Stabskapitäns Kosslow nach Tibet.

Von Generalmajor von Zepelin.

Wieder hat die russische Armee eine neue Errungenschaft in der geographischen Erforschung Asiens zu verzeichnen.

Am 14. Februar empfing der Kaiser im Winterpalais in St. Petersburg den Stabskapitän Kosslow nebst seinen Begleitern, dem Stabsrittmeister Kassnakow, dem Dolmetscher Ladygin, dem Feldwebel Iwanow und dem Freiwilligen Afutin, um ihnen als Zeichen seiner Anerkennung Ordensauszeichnungen zu überreichen. Der Stabskapitän Kosslow wurde zum Kapitän befördert. — Besondere Ehrungen wurden den Mitgliedern der Expedition seitens der Kaiserlichen geographischen Gesellschaft in einer besonders zu diesem Zwecke abgehaltenen, von den Vertretern aller Kreise der russischen Wissenschaft, den Spitzen der Armee und der Verwaltung besuchten Festsitzung in dem neuen grossartigen Vereinshause der Offiziere der Garde und des Petersburger Militärbezirks zuteil. Die russische Presse feierte in begeisterter Weise die kühnen und glücklichen Reisenden nach ihrer Heimkehr von der dreijähri-

gen Reise in das noch fast unbekannte Innere Mittelasiens. Es ist ein schöner Zug des russischen Volkes und seiner leitenden Kreise, dass sie in oft grossartiger Weise wissenschaftliche Verdienste anzuerkennen bemüht sind, namentlich auch die der geographischen Forschung. Diese aber beschäftigt sich wesentlich mit Asien, als dem grossen Koloniallande des Zarenreiches, zu dessen Erforschung der russische Generalstab so Grosses mit dem Schwerte und den kühnen Unternehmungen des reisenden Forschers beigetragen hat.

Unsere Zeitschrift muss daher auch dieser neuesten Errungenschaft russisch-asiatischer Forschung gedenken.

Die Expedition Kosslows, kann in gewissem Sinne als eine Fortsetzung der Arbeiten des berühmten, leider zu früh gestorbenen Generals Prshewalskij angesehen werden, dessen Begleiter Kosslow gewesen war. Nach Prshewalskijs Tode nahm Oberst Pewzow diese Aufgabe auf, ohne sie jedoch zu Ende zu führen; auch die Unternehmung Roborowskijs nach Tibet erreichte ihr Ziel nicht, da die Erkrankung ihres Leiters derselben einen Halt setzte.

Im Jahre 1898 übertrug die geographische Gesellschaft dem Stabskapitän Kosslow daher eine Expedition zur Erforschung des bis zu dieser Zeit noch völlig unbekannten Südosten Tibets. Man hatte derselben sowohl für den Hin- wie auch für den Rückweg eine Marschroute vorgezeichnet, welche möglichst viele bisher unbekannte Gegenden durchschnitt.

Ausser den obengenannten Offizieren und Unteroffizieren wurden ihm 16 Kasaken mitgegeben, von denen drei bereits an der Expedition Prshewalskijs teilgenommen hatten.

Am 27. Juni 1899 trat die Expedition von der Station Altaïskaja ihre Reise an und zog zunächst längs des Altaigebirges auf chinesischem Gebiet in den östlichen Teil der Wüste Gobi. Nach dem uns vorliegenden Referat über die Vorträge, welche Kosslow in den Abteilungen der geographischen Gesellschaft in Irkutsk und in St. Petersburg gehalten hat, gestaltete sich der Gang der Expedition folgendermassen: Nach Überschreitung der Grenze wurde unterwegs der chinesische Altai durchforscht. Den Marsch durch die Wüste Gobi trat die Expedition in drei getrennten Kolonnen an, die sich in Hansu wieder vereinigten, um dann gemeinsam nach Tsaidam weiter zu ziehen. Hier wurden einige Leute zu meteorologischen Beobachtungen und zur Errichtung eines Waren- und Verpflegungsdepots zurückgelassen. — Bei der Durchquerung der Wüste Gobi hatte man festgestellt, dass diese — wenigstens in diesem Teile — nicht eine Ebene ist, sondern von Hügelketten durchzogen wird, die sich parallel den die Wüste einschliessenden Höhenzügen in der Richtung von Nordwest nach Südost erstrecken.

Die Expedition setzte ihren Weg nun in südlicher Richtung fort, erreichte nach Überschreitung der Höhen bis zu 17 000 russischen Fuss (1 russ. Fuss = 0,305 m) aufweisenden Gebirges Burchan-Budda das tibetanische Hochland. Das Klima in den Thälern erwies sich zwar als rauh; doch war die Tierwelt reich vertreten und die Vegetation gut entwickelt. Die Bewohner der Thäler des Tibet sind Tanguten, ein kriegerischer Volksstamm, der ausschliesslich Viehzucht treibt. — Später kam Kosslow in das Gebiet der Galyks, welche sich zuerst sehr misstrauisch zeigten, da sie Rache für den vor einigen Jahren verübten Mord an dem französischen Reisenden Dutreil befürchteten und anfangs die Expedition für die in Tibet sehr verhassten Engländer hielten. Später erwiesen sich die Tibetaner sehr hilfsbereit, liessen auch die Russen ungehindert im Quellgebiet des Yangtsekiang und des Hoangho vordringen.

Als sie aber das Quellgebiet des Mekong erreicht hatten, um sich von dort nach Lhassa zu wenden, wurde ihnen energisch der Weitermarsch sowohl auf diese Stadt, als auch auf Tschondo, dem Sitze des zweiten geistlichen Oberhauptes, verweigert. Ja, es hatte Kosslow sogar ein allerdings günstiges Gefecht gegen einen mit sehr überlegenen Kräften gemachten feindlichen Überfall zu bestehen. Man war genötigt, Winterquartiere zu beziehen, die zu vielen Beobachtungen und Anlegung von Sammlungen benutzt wurden, während ein Teil der Expedition unter Kassnakow ostwärts gesandt wurde zur Erforschung der Quellen des Yangtsekiang. Im März trat die vereinigte Expedition den Rückweg an in nordöstlicher Richtung, nicht ohne sich mit Waffengewalt der sie überfallenden räuberischen Tanguten erwehren zu müssen. Erst bei der Rückkehr nach Tsaidam im Frühjahr 1901 erhielt Kosslow nach zwei Jahren die ersten Nachrichten aus der Heimat und mit ihnen auch die Mitteilungen von den Ereignissen im östlichen China, von denen er bisher nichts erfahren hatte. Man setzte nun den Rückweg über Alaschan, Hansu, dann, die Wüste von neuem durchquerend über Urga nach Kiachta fort, wo die Expedition im November 1901 eintraf. Die Bedeutung der erlangten Ergebnisse ergiebt sich wohl aus dem Umstande, dass die Expedition eine Marschroute von 12 000 Werst topographisch aufgenommen hat, etwa 40 Punkte astronomisch bestimmte, täglich meteorologische Beobachtungen gemacht hat. Die zoologischen, botanischen und geologischen Sammlungen sind so umfangreich, dass sie auf 50 Kamelen nach Urga transportiert werden mussten.

Wie hoch man in Russland die Bedeutung des Unternehmens schätzt, beweisen auch Äusserungen in der Presse. So schreibt u. a. die „Nowoje Wremja“: „Trotz des streng wissenschaftlichen Charakters dieser Reise lässt sich doch nicht leugnen, dass sie auch eine politische Bedeutung besitzt. In wissenschaftlicher Hinsicht hat sie den Schleier gelüftet, der über den neuerforschten Ländern des asiatischen Kontinents ruhte, in politischer aber den Namen Russlands in das geheimnisvolle Innere Asiens getragen, wo man allerdings von der grossen nordischen Macht bereits Kunde, aber noch keinen von ihren Söhnen gesehen hat. Die Expedition Kosslows hat uns nochmals den Beweis geliefert, dass überall, in den einsamsten, von der zivilisierten Welt entferntesten Gegenden Asiens der Name Russlands mehr geehrt wird, als der jedes anderen Landes. . . . Der Russe versteht es bewundernswert, in seinem Verkehr mit asiatischen Völkern die Herzen an sich zu ziehen. Hierin besteht unsere Kraft in Asien, eine Kraft die uns, so viel Fehler und Verstösse wir auch begehen mögen, schliesslich doch den Sieg verschaffen wird. . . . Unser Gegner in Asien, der Engländer, wahrt in seinen Beziehungen zu den Eingeborenen immer das Gefühl seiner unendlichen kulturellen Überlegenheit, verhält sich zu dem Asiaten, als einem Wesen niederer Rasse, stets mit Verachtung, der Russe aber erblickt in jedem Eingeborenen vor allem einen Menschen, dem er gern die Hand entgegenstreckt.“

Zugegeben, dass in der sehr lebhaften Darstellung der „Nowoje Wremja“ ein gut Teil Übertreibung liegt, so dürfte doch in der Gegenüberstellung der Russen und Engländer mit Bezug auf ihre nationale Propaganda im gelben Weltteile viel Richtiges liegen.

Münchner Orientalische Gesellschaft.

II. Allgemeine Versammlung.

Dienstag, den 17. Dezember.

Privatdozent Dr. med. Dürck: „Wanderungen in Indien von Bombay zum Himalaya“. (Mit Lichtbildern.)

Der Vortragende, welcher sich zum Zweck pathologisch-anatomischer Untersuchungen über die Pest nach Bombay begeben hatte, schilderte an der Hand einer grösseren Reihe von Lichtbildern nach eigenen Aufnahmen seine Reiseeindrücke in dem alten Wunderlande Indien. In der Umgebung von Bombay sind es besonders die Insel Elephanta mit ihren uralten, in den natürlichen Fels gesprengten Tempeln und Götterbildern, das originelle Brahminendorf Walkeschwar und die ausgedehnten Palmenwälder von Mahim, welche neben dem bunten Leben am Hafen und in der Eingeborenenstadt das Interesse des Neuankömmlings erregen.

Von hier wandte sich die Reise nordostwärts, dem weiten Ratschputanalande zu, dessen Hauptstadt Jeypore ein längerer Besuch abgestattet wurde. Die Stadt zeichnet sich durch originelle Bauwerke und durch hervorragenden Kunstgewerbefleiss ihrer Bewohner aus; von besonderer landschaftlicher Schönheit ist ein Ausflug nach der benachbarten, ehemaligen, jetzt verlassenen und fast ganz verfallenen Residenz Amber. Ein unentrinnbarer, melancholischer Zauber liegt gebreitet über den alten indischen Kaiserstädten Dehli und Agra. Ungeheure Prachtbauten und unermessliche Trümmerfelder sind heute noch die stummen Zeugen einer glanzvollen Vergangenheit. Das Fort des heutigen Dehli umschliesst mit seinen düsteren Mauern die herrlichsten Baudenkmale einer grossen Epoche, so den Divan-i-Am und den von

den Dichtern aller Zeiten besungenen Divan-i-Khas; meilenweit dehnen sich die Ruinenfelder der verschwundenen Herrschersitze von Ferozabad, Tuglakhabad und die alte Indraprastha mit dem hoch aufragenden Wahrzeichen von Dehli, dem Kutab-Minar. Aber noch übertroffen wird die Schönheit und der Reichtum dieser Bauten in Agra, wo vor allem der als das schönste Bauwerk der Erde gepriesene Tatsch-Mahal, das Mausoleum von Ahriman-Banu, der Gemahlin des Shah Jehan, ein „marmornes Gedicht" den Reisenden mit andachtsvollem Staunen erfüllt. Auch den Gräbern von Sikandra und der imposanten Ruinenstadt Fatepur-Sikri, von Kaiser Akbar, dem Gründer Agras, verlassen, werden Besuche abgestattet. In ein ganz anderes Zeitalter versetzen uns die Paläste von Gwalior mit ihren klotzigen Jai-Tempeln und den unbeholfen rohen Felsenskulpturen. Weiter eilen wir dem trüben, träglliessenden Ganges entlang nach den Stätten Cawnpore und Luknow, die durch den für England so unheilvollen Sepoy-Aufstand vom Jahre 1857 zu trauriger Berühmtheit gelangt sind. Pietätvoll sehen wir hier die Stätten der blutigen Kämpfe konserviert; im Grün malerischer Gärten liegen die zerschossenen Ruinen.

Nun geht's nach Benares, der heiligen Stadt am heiligen Gangesfluss, dem Mekka der Hindus. Ein gewaltiges, buntbewegtes Leben von Pilgern, die aus ganz Indien zusammengeströmt sind, flutet hier tagaus, tagein, hier pulsiert noch unverfälschtes indisches Wesen; das Auge des Fremden vermag sich nicht sattzusehen an dem märchenhaften Bild.

Endlich gelangen wir nach Calcutta, der Residenz des Vizekönigs, die in brennender Sonnenglut an den Ufern des Hooghly sich hinstreckt, ein Blick in den alten botanischen Garten enthüllt uns unbeschreibliche Bilder üppigster Tropenvegetation, aber wir fliehen vor den sengenden Strahlen der Sonne durch die glühende bengalische Ebene hinauf nach den freien, kühlen Höhen des Himalaya, wo uns in der ursprünglich zur Erholung für das englische Militär angelegten Höhenstation Darjeeling ein entzückender Gebirgsfrühling angesichts der höchsten Schneegipfel der Erde, des Kantschintschinga und des Mount Everest für die Strapazen und die Hitze der langen Reise entschädigt. Ritte durch die Urwälder des ethnographisch so unendlich interessanten Sikkim in die Thäler der Tista und Rangit beschliessen die an unvergesslichen Eindrücken überreiche Reise.

Die königlichen Hoheiten Prinzessin Therese, Prinz Ludwig und Prinz Alfons beehrten den Vortrag durch ihre Anwesenheit.

III. Allgemeine Versammlung

Dienstag, den 28. Januar.

Herr Karl Hopf (Stuttgart): „Der orientalische Hausfleiss" (mit Ausstellung von Typen aus der Sammlung des Vortragenden).

Der uns heute beschäftigende Zweig der orientalischen Kleinkunst beruht wesentlich auf dem Hausfleiss der Frauen. In Bescheidenheit und Stille widmet sich das dem Manne tief untergeordnete orientalische Weib in seiner, von sonstigen häuslichen Arbeiten freibleibenden Zeit den Künsten des Spinnens, Färbens und Webens, Strickens, Stickens, Teppichknüpfens u. s. w., und gewiss findet es in dieser Thätigkeit die ausgiebigste Quelle der Zufriedenheit und des Glücks. Wenn es unbestreitbar ist, dass alle natürlichen Kunsterscheinungen aus dem Gemütsleben der Völker entspringen, so sind wir gezwungen, einen äusserst günstigen Rückschluss auf das Innenleben dieser Frauen zu ziehen. Strömt uns doch aus ihren Erzeugnissen der herzerquickende Zauber einer harmonisch gestimmten, unendlich mannigfaltigen, zuweilen bis zu wahrer Pracht sich steigenden Farbengabe entgegen, und ein unbegreiflich feines Gefühl für die stilistische Behandlung von ornamentalen Motiven aller Art, sowie Hand in Hand damit, die allerverständigste Abwägung für deren Verteilung auf den zu belebenden Flächen. Vertiefen wir uns aber in das Dargebotene, so werden wir umsomehr von Staunen und Rührung für sie erfüllt, je geübter unser Auge ist, und je verwöhnter unser Geschmack. Nun erst bekommen wir eine Ahnung von ihrem intimen, wahrhaft künstlerisch-individuellen Schaffen und besonders von ihrer unerschöpflichen Freudigkeit und Kraft der Erfindung. Nicht nur, dass kein einmal geschaffenes Stück dem anderen gleicht, nein, auch während der Arbeit werden überall neue Einfälle, sowohl was die Zeichnung, wie ganz besonders was das Kolorit anbelangt, harmonisch eingegliedert. Sprudelnde Phantasie und doch nie eine Geschmacklosigkeit. Grosse, gemeinsame Züge für in gewisser Hinsicht abgegrenzte Gruppen, aber nie eine an unsere Moden erinnernde, aus ödem Affensinn entsprungene Einförmigkeit und Ausartung!

Das Mädchen beginnt schon als Kind der Mutter die Geheimnisse ihrer Kunstfertigkeit abzulauschen. In sanfter und natürlicher Beeinflussung vollzieht sich die Überlieferung und Steigerung des Könnens. Auf dem Boden sicherer Tradition und unter dem Himmel natürlicher Bedingungen sind die reizvollen Früchte dieser Kleinkunst herangereift. Nie hatten sie die erschlaffende Luft planmässigen Unterrichts zu prästieren, nie die treibenden Reizmittel der Öffentlichkeit, welchen wir im Abendlande gerade heutzutage so viele magere Sprösslinge mit tauben Blüten verdanken. Auf wurzelechten Stämmen sind sie zu eigenartigen Erscheinungen emporgewachsen und unter der sanften Sonne liebevollen Hausfleisses haben sich alle ihre duftigen Feinheiten entwickelt. Wie Volkslieder reden sie zu unseren Herzen, und niemand vermag sich gegen ihren eigentümlichen Zauber zu verschliessen. Je mehr wir diese Welt von Formen und Farben zum Gegenstande des Studiums machen, desto höher steigt unsere Bewunderung für die natürliche Geschicklichkeit und den hochentwickelten Geschmack jener „Ungebildeten", die nie anderen Ansprüchen genügen wollten, wie denjenigen ihres eigenen Kunstbedürfnisses und auf keinen höheren Lohn hofften, als den der inneren Genugthuung und der Zufriedenheit ihrer nächsten Umgebung. Denn in der Hauptsache handelte es sich bei der alten orientalischen Kleinkunst um nichts anderes, als um die Befriedigung der eigenen Bedürfnisse in Haus und Familie, um Aussteuerarbeiten.

Wenn wir dies bedenken, so stellt sich das Rätsel nur um so grösser vor uns, wie es denn möglich war, dass sich unter den primitiven Lebensverhältnissen der betreffenden Völker (Armenier, Kurden, Kirkisen, Tataren Turkmenen, Afghanen, Belutschen, Albanesen und der eigentlichen Türken Kleinasiens) die fast ausnahmslos von alters her nie etwas anderes waren, als Wanderhorden, Hirten, Räuber, Bauern, ein so hohes künstlerisches Können entwickelte. So erklärlich es uns scheint, dass das menschliche Bedürfnis nach Schmuck und Erheiterung selbst bei solchen Völkern, die nie aufgehört haben, in voller Wildheit zu leben, zu einer niedergearteten Kunstfertigkeit führte und führen musste, so schwierig wird die Frage, wenn wir die Kunsterzeugnisse des Orients ins Auge fassen, und vergeblich suchen wir in unserem eigenen Innern, oder bei Sachverständigen, oder aus den Anschauungen unserer Forschungsreisenden eine befriedigende Antwort. „An ihren Früchten sollt ihr sie erkennen!" Haben wir uns bisher redlich darum bemüht, uns in die stille, feine innere Welt hineinzuleben, welcher die Kunstarbeiten des Ostens entsprungen sind? Waren wir gerecht, oder nur wenigstens rücksichtsvoll in unserem Urteil? Ich fürchte, wir waren es nicht. — Wie oft fühle ich mich verletzt über den spöttelnden, alles von der Höhe und Einseitigkeit unserer akademischen Bildung herab behandelnden Ton in Reisebeschreibungen und Vorträgen, und eine wahre Herzensfreude geniesse ich, so oft ich bei Vorzeigung orientalischer Kunstarbeiten Worte der Pietät und gerechten Würdigung zu hören bekomme.

Halten wir die oberflächliche, schablonenhafte, von Vorlagewerken absolut abhängige Kunstthätigkeit unserer gebildeten Kreise dagegen, so drängen sich uns bange Zweifel und Fragen darüber auf, ob wir uns mit unserer schulmässigen Erziehung und Einwirkung auf dem rechten Weg befinden, ob wir überhaupt hoffen dürfen, es je wieder zu einer wirklichen Kunstthätigkeit in Haus und Familie zu bringen. Werden unsere Frauen je wieder zu der inneren Ruhe gelangen können, ohne welche die zarten Einflüsterungen jenes Genius, wahrer, beglückender Kunst, wie er uns aus den Arbeiten der orientalischen Frauen so herzgewinnend anspricht, ewig unverstanden bleiben? Werden sie es je vermögen, auf dem Gebiet des guten Geschmacks, auf welchem ihnen zur Emanzipation der weiteste Spielraum unbestritten ist, sich von der so viel verfluchten Lügnerin, der Mode, zu befreien? So lange im Garten des weiblichen Kunstfleisses dieser einzigen grossen Giftpflanze alle Kraft zugeführt, aller Sonnenschein, aller Raum gegönnt wird, so lange kann vernünftigerweise nicht gehofft werden, dass sich die bescheidenen Blümchen stiller Sinnigkeit zu neuem

Leben entwickeln. Wo die Mode herrscht, erstirbt jede Kunst, und weil wir mit unserem modernen Rüstzeug zur „Civilisierung“ der Völker unfehlbar sie, die Buhlerin, mit ihrem ganzen Hofstaat mitbringen, so werden wir auch auf dem ganzen Erdenrunde schon nach verhältnismässig kurzer Zeit vollends alles unterdrückt haben, was noch Anspruch auf Urwüchsigkeit in der volkstümlichen Kunst erheben kann. Dann werden wir während einer Fahrt von Constantinopel nach Bagdad den erhebenden Anblick geniessen, dass die neugierigen Menschengruppen auf den Plattformen der Eisenbahnstationen in den gleichen Futteralen stecken, wie ihre Brüder und Schwestern in Berlin, London, Chicago, Johannesburg oder Sidney. Unter dem Winkel dieser traurigen Perspektive gewinnen die wenigen, noch im Handel erreichbaren antiken Kleinteppiche, Stickereien u. s. w. erhöhten Wert, als die letzten Trümmer einer in ihren Anfängen Jahrtausende zurückreichenden hochbedeutsamen und für alle Zukunft unwiederbringlich verlorenen Kunstperiode. — Anschliessend an diese Ausführungen schritt der Vortragende unter scharfsinnig und mit unendlicher Liebe für den Gegenstand gegebene Erläuterungen an die Vorweisung der in der Zahl von etwa hundert Stücken ausgestellten Teppiche. Diese Typen, vom Vortragenden meist auf eigenen Reisen gesammelt, nach den Ursprungsgegenden in zentralasiatische, persische, kaukasische und kleinasiatische geordnet, lieferten einen vollendeten Einblick in die Reichhaltigkeit und Eigenart der orientalischen Teppichweberei.

Überdies waren auf Tischen aufgelegt etwa 120 antike Stickereien aus Kleinasien, Syrien, Mesopotamien, Makedonien und Persien, meist Kostümstücke darstellend, welche das Interesse und die Befriedigung der zahlreich anwesenden Damenwelt im höchsten Grade erregten.

Veranstaltungen.

Die „Gruppe für Kunst und Kunstgewerbe des Orients“ behandelte am Samstag, den 24. Mai das Thema: „Chinesisch-japanische Maltechnik“. Herr Kunstmaler Dr. H. Sasaki aus Satsuma veranschaulichte dieselbe durch Entwurf einer Reihe von Zeichnungen, welche Formen, Methode und Hilfsmittel speziell der von ihm vertretenen „Schwarzmalerei“ darstellten. Ein einleitender Vortrag von Dr. Nakamura, der die Entwickelung und Schulen der chinesischen und japanischen Malerei skizzierte, ging dieser eigenartigen Bekundung japanischen künstlerischen Schaffens voraus. In seiner Ausarbeitung werden wir diesen Vortrag im ersten Jahrbuch der M. O. G. wiedergeben. Die für Anfang Juni angesagte Sitzung der „Gruppe für Handelspolitik“ (Thema: „Stellung und Aussichten des deutschen Kapitals und Handels in der Levante und in Vorderasien“, Referenten Generalkonsul Auspitzer und Dr. Grothe) ist auf Anfang Oktober verschoben worden.

Zwanglose Zusammenkünfte der Mitglieder der M. O. G. finden den Sommer über jeden Mittwoch Abend 8½ Uhr im Sommerkeller des Hackerbräu statt (Theresienwiese). Dr. Grothe.

Der Wettbewerb der Vereinigten Staaten auf dem ostasiatischen Markte.

In den Berichten der amerikanischen Konsuln in Ostasien tritt ausnahmslos eine gewisse Missstimmung darüber zu Tage, dass der Handelsverkehr der Vereinigten Staaten mit Ostasien bisher entfernt nicht den Umfang erreicht habe, wie es auf Grund der enormen natürlichen Vorteile, die Amerika vor Europa in der ostasiatischen Konkurrenz voraus habe, zu erwarten gewesen wäre. So schreibt der Generalkonsul der Vereinigten Staaten in Singapore: „Der Export aus dem Konsulardistrikt (von Singapore), der sich auf 134,482,860 Dollar belief, nahm mit 9,8% seinen Weg nach den Vereinigten Staaten, während von dem Import (159,373,210 Doll.) nur ½% aus unserer Heimat kam, und so kaufen die Amerikaner auf dem hiesigen Markte annähernd zwanzigmal mehr, als sie hierselbst verkaufen. Dieses Missverhältnis ist ausschliesslich dem Mangel an Vertretung der amerikanischen Interessen zuzuschreiben.“ Mit diesem Missstand beschäftigen sich auch die Mahnungen des Konsuls in Niutschwang: „Einer der ernstesten Hinderungsgründe für den amerikanischen Handel in China und überhaupt im Orient ist die viel zu geringe Zahl der hier ansässigen amerikanischen Bürger.

Während wir vor jedem anderen Lande den Vorteil grösserer Mannigfaltigkeit und Menge von solchen Waren, die für den hiesigen Markt geeignet sind, voraushaben, bleibt unser Handel in engen Grenzen, weil der uns vertretenden amerikanischen Bürger zu wenige sind.

Auf einen amerikanischen kommen hier ungefähr 10 englische Staatsbürger, und dabei sind jene fast alle Kaufleute. Deutschland ist mit viel Erfolg bestrebt, seinen Handel durch Errichtung von Handelsniederlassungen unter deutscher Leitung vorwärtszubringen.

Handlungsreisende haben gewiss auch ihr Gutes, aber was unserem Lande im ganzen Oriente bitter not thut, das ist die dauernde Niederlassung von Kaufleuten, die amerikanische Bürger und mit den Produkten und Geschäftsmethoden des Landes vertraut sind. Kein anderes Land hat einen im Verhältnis zur Zahl seiner hier ansässigen Angehörigen so grossen Anteil an dem ostasiatischen Aussenhandel als die Vereinigten Staaten.

Dies zeigt, wie vorteilhaft wir in Bezug auf die natürlichen ökonomischen Bedingungen vor den andern gestellt und wie glänzend unsere Aussichten für den Handel hier sind.

Solide Firmen, die für den hiesigen Markt passende Waren vertreiben, sollten einen ständigen Vertreter zu dauerndem Aufenthalt hierher schicken . . .“

Dass Amerika ausserordentliche Vorteile vor der europäischen Konkurrenz voraus hat, Vorteile, die es den Vereinigten Staaten leicht machen müssten, ihre Konkurrenten in Ostasien aus dem Felde zu schlagen, wenn nicht in der Organisation des amerikanischen Aussenhandels viele schwere Mängel vorhanden wären, darauf weist auch der Schlussabsatz des obenerwähnten Konsulatsberichts aus Singapore hin:

„Mit dem Export von der Pacific-Küste (sc. Nordamerikas) sollte Europa überhaupt nicht im stande sein, zu konkurrieren; denn unsere Pacific-Küste ist um 5000 Meilen (à 1,6 km) den 550 Millionen Käufern in Japan, Korea, China, Siam und Polynesien näher, als unsere europäischen Konkurrenten auf diesem Markte. Ferner haben unsere Rivalen die enormen Gebühren des Suezkanals zu entrichten, bevor sie eine Ladung im fernen Osten ausschiffen können. Gegenwärtig machen diese Gebühren — 1,95 Doll. p. t — mehr als die Hälfte der gesamten Frachtkosten von Singapore nach New York aus. Exportwaren, wie Zinn, Guttapercha, Kopra, Kaffee, Gewürze etc., können daher dem Produzenten für einen um 5 Doll. p. t billigeren Preis geliefert werden, als ihn der europäische Produzent bezahlen muss. Unsere Fabrikanten sollten nicht verfehlen, diese Vorteile sich zu eigen zu machen.“

Vom chinesischen Markt.

Der englische Konsul in Samschui, im Hinterlande von Canton, schreibt in seinem letzten Bericht: „Billige Seife, Parfümerien, Nadeln, Bürsten, Flaschen, Baumwollzwirn, Fensterglas und kondensierte Milch sind häufig gesehene Absatzartikel in den grossen Städten und scheinen flott verkauft zu werden. Die Chinesen sind versessen darauf, an sich selbst herumzukurieren, und es würden daher Verkäufer der verschiedensten Arten von Patentmedizinen in den Chinesen ausgezeichnete Abnehmer finden. Die eingeborenen Landwirte sind von der Notwendigkeit, die Produktivkraft des Bodens zu erneuern, ganz durchdrungen, und eine ungeheure Menge von Bohnenkuchen und anderen Mitteln zur Steigerung des Bodenertrages wird konsumiert. Es ist daher nicht unwahrscheinlich, dass für billigen Kunstdünger Absatz sich finden könnte. Der Verbrauch ausländischer Nägel steigt beständig, und daraus lässt sich mit Sicherheit schliessen, dass auch Pflugscharen, die Eisenteile von Spaten, Rechen, Beilen, Hämmern und Werkzeuge aller Art, nach einheimischen Modellen gearbeitet, willige Abnehmer finden würden. Das Studium der fremden Sprachen, das, wie es scheint, in weitem Umfange in Angriff genommen wird, muss endlich auch Nachfrage nach ausländischem Papier, Tinte, Stahlfedern, Schreibheften und dergleichen mehr hervorrufen.“

Ein bedeutender Markt für Kerzen

soll Persien, nach einem Berichte der belgischen Gesandtschaft in Teheran, sein, und zwar besonders in den mittleren Distrikten des Landes, wo das Petroleum weniger als im Norden im Gebrauch ist. Wenn auch nach 10 Uhr abends jeder Verkehr auf den Strassen thatsächlich verboten ist, so ist denn doch in den Häusern noch lange Leben. Die Perser lieben es ganz besonders, bei jeder möglichen Gelegenheit eine grosse Lichterpracht zu entfalten, und Kandelaber sind bei ihnen in ausgedehntem Gebrauch. Während der Monate Ramazan und Moharem (den nationalen Feiern der Freude und Trauer) bleiben die Leute bis spät in die Nacht hinein auf und dann gehen die Preise für Licht in die Höhe.

Den Kerzenimport im Jahre 1900/01 veranschaulicht die nachstehende Tabelle:

	Gewichts-Wert in Batmas*)	Gewichts-Wert in Krans†)
Deutschland	442	2 440
Österreich	1 150	7 400
Belgien	15 142	104 703
Frankreich	3 843	27 055
Grossbritannnien	22 847	144 881
Britisch-Indien	3 169	18 790
Holland	1 142	8 510
Russland	68 130	563 976
Türkei	2 117	24 000
In Summa	117 982	901 755

Deutschland steht hier noch weit zurück hinter allen anderen. Wollen die deutschen Fabrikanten den Vorsprung ihrer Konkurrenten einholen, dann müssen sie sich nach Süd- und Zentralpersien wenden, da der relativ geringe Verbrauch von Nordpersien ausschliesslich von Russland gedeckt wird. Da alle Kerzen, auch die sogenannten Tropensorten, unter der Gluthitze Persiens leiden, empfiehlt es sich, diese Waren nur im Herbst dorthin zu schicken.

*) 1 Batma = ca. 3 kg.
†) 1 Kran = ca. 40 Pf.

Bücherbesprechungen.

C. von Zepelin, Königlich Preussischer Generalmajor a. D., **Das russische Küstengebiet in Ostasien** (Primorskaja Oblastj). Mit zwei Karten des Küstengebietes und einem Plane von Wladiwostok. Berlin. E. S. Mittler und Sohn.

Es ist nun schon eine stattliche Reihe von Schriften beisammen, in denen der rühmlichst bekannte Militär-Geograph, frühere Lehrer an der preussischen Kriegsakademie, uns die Kenntnis des „fernen Osten" erschliessen hilft. Neben manchen Abhandlungen über Russlands Kriegs- und Handelsflotte, die beide ihren Weg nach dem Stillen Ocean fanden, hat uns der Herr Verfasser in seinen Schriften wiederholt zu Lande und zu Wasser zu den neuesten Erwerbungen Russlands an der pazifischen Küste geführt.

Jetzt macht er von „Port Arthur und Talienwan" aus einen Schritt weiter zur Betrachtung des gesamten russischen Küstengebietes in Ostasien, das er gliedert in den polaren Norden und in den Süden.

Es ist eine militär-geographische Studie, in der der Herr Verfasser die Eingangsthore für den Seeverkehr des asiatischen Russlands mit den benachbarten Teilen Asiens und mit Europa, aber auch mit Amerika und Australien betrachtet.

Der geschichtliche Teil im Eingang der 60 Seiten umfassenden Schrift lässt erneut das zielbewusste, entschlossene Handeln der Russen erkennen, und es ist zu bewundern, wie sie seit 1850, also nur in einem halben Jahrhundert, von der Mündung des Amur ins Ochotskische Meer bis nach Port Arthur am Gelben Meere erfolgreich vorgedrungen sind.

Der Schwerpunkt der russischen Macht liegt aber für General v. Zepelin trotz des Strebens der Russen nach Süden, doch noch in dem Küstengebiete des Stillen Oceans, welches er mit der Aufzählung der Bezirke Chabarovsk, Süd-Ussuri und Ussuri-Kosakengebiet näher begrenzt. Diese Machtstellung wird ja auch repräsentiert durch den Kriegshafen von Wladiwostok, eine ansehnliche Flotte und eine Landmacht von nahezu zwei Armeekorps in diesen Gebieten — zum grossen Teil augenblicklich in der Mandschurei verwendet.

Besonders wertvoll für die Betrachtung erscheinen dem Herrn Verfasser dabei — selbstverständlich neben den gegebenen Seeverbindungen — die Beziehungen des Küstengebietes zu dem Hinterlande, dem russischen Amurgebiete und der vorläufig auf der Landkarte noch chinesischen, thatsächlich aber, wenigstens zur Zeit, russischen Mandschurei mit ihren Binnenverbindungen, dem Amur und seinen mächtigen Neben- und Quellflüssen und der ostchinesischen und sibirischen Eisenbahn.

Damit kommen wir zur Hauptsache, der Verschiebung der russischen Machtverhältnisse nach dem Osten. Im Hinblick hierauf ist uns jede weitere Belehrung über die neuerdings unserem Interesse so nahe gerückten Gebiete höchst erwünscht. Dass diese Belehrung in der vorliegenden Schrift sachlich und gründlich erfolgt, dafür bürgt uns schon der Name des Herrn Verfassers, der übrigens ausschliesslich aus russischen Quellen schöpft. Seine Arbeit ist um so wertvoller, als es bekanntlich selbst bei der engen Waffenbrüderschaft der Deutschen und Russen auf dem ostasiatischen Kriegsschauplatze auch uns nicht gelungen ist, von den Fortschritten der Russen in diesen Gebieten persönliche Anschauung zu gewinnen. Es wäre sehr erfreulich, wenn das zweifellos bald erscheinende russische Material vom eigentlichen russischen Kriegsschauplatze uns auch durch die Feder des so ungemein thätigen Herrn Verfassers zugänglich gemacht würde. Dann wäre im Anschluss an das „Küstengebiet" unter Verwertung der eigenen in der Provinz Petschili, im Hinterlande von Kiautschou und am Yangtse gewonnenen Erfahrungen die Kette der neuesten Forschungen vom Blauen Fluss bis zur Beringstrasse wieder einmal geschlossen.

Interessant sind auch die Betrachtungen des Herrn Verfassers über die Zukunft des russischen Küstengebietes. Diese erscheint hoffnungsreich und lässt russische Stimmen sogar schon von einem Übergewicht gegenüber England im fernen Osten reden.

Da hierfür auch die Bedeutung der sibirischen Eisenbahn herangezogen werden muss, erscheinen die von demselben Herrn Verfasser geschriebenen Aufsätze in No. 22 und 23 der Täglichen Rundschau wie eine Ergänzung zu dem von uns besprochenen Werke. Der Herr Verfasser irrt jedenfalls nicht in der Annahme, dass das Interesse für alle diese Fragen gewachsen ist, davon zeugt ja auch die Deutsch-Asiatische Gesellschaft.

F. v. Mühlmann.

Kiepert, Richard, Karte von Kleinasien in 24 Blatt, Massstab 1:400 000, Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin, Oktober 1901.

Mit den Sektionen Josgad, Ermenek, Kaisarie, Konia, Sinob der Karte von Kleinasien hat die rühmlichst bewährte geographische Verlagsanstalt dem Publikum die ersten fünf Blätter eines Kartenwerkes vorgelegt, das auf Grund der umfassenden Materialien alles vereinigt, was bei dem gegenwärtigen Stand unseres Wissens über die bearbeiteten Gebiete bekannt ist. Wenn sie sich trotz unserer unvollkommenen topographischen Kenntnis des Landes zur Herausgabe dieser ausserordentlich kostspieligen und mühevollen Arbeit entschloss, so geschah es hauptsächlich, um die reichen Schätze nicht unbenützt zu lassen, die durch Heinrich Kiepert, den berühmten Kartographen und besten Kenner Kleinasiens, im Laufe seines arbeitsreichen Lebens zusammengebracht worden sind. Es sei mir an dieser Stelle vergönnt, einen geringen Teil der grossen Dankesschuld gegen den Verewigten für seine fruchtbaren Winke und Ratschläge auf meiner Reise 1896/97 durch Syrien und Kleinasien abzutragen, dadurch, dass ich einige Leitsätze aus der Biographie des Altmeisters, die Josef Partsch 1901 entworfen hat, anführe, um die Entstehung des grossen Kartenwerkes einigermassen ins Licht zu setzen. Ich kann dadurch wenigstens vielleicht annähernd die freundlichen Worte verdienen,

die der wohlwollende Breslauer Gelehrte in der genannten Lebensbeschreibung seines Lehrers meinen schwachen Versuchen, die ich im ersten Kapitel über deutsche Forschung in Kleinasien meines Reisewerkes gab, gewidmet hat.

Die auf dem Felde der Palästinaforschung erworbenen Erfahrungen waren Heinrich Kieperts *) beste Vorbereitung 1841/42. Nach diesem unter türkischer Herrschaft schwer zugänglich und unbekannt gebliebenen Gebiete hatte er schon beim Verfolgen des Studiums antiker Topographie sich lebhaft gesehnt. Als aber die aus der asiatischen Türkei 1839 heimkehrenden preussischen Hauptleute Fischer, v. Vincke-Ollendorf und Hellmut v. Moltke grade aus den östlichen, bisher besonders selten besuchten Landschaften eine Fülle von Routenaufnahmen und Erkundigungen mitbrachten, an deren Bearbeitung sie selbst durch dienstliche Pflichten verhindert waren, trat dem jungen Kiepert (geb. 1818), den Karl Ritter als einzig geeignete Kraft für die Verarbeitung dieser wertvollen Materialien empfahl, die lockendste, ihn seither nie wieder loslassende Aufgabe seines Lebens entgegen, der Neubau des Kartenbildes der kleinasiatischen Halbinsel. Dafür war besonders dringend nötig die Bereisung ihres, nur von spärlichen, sehr ungleichwertigen Routenzügen bisher durchsponnenen westlichen Teiles. So kam H. Kiepert das erste Mal nach West-Kleinasien. Die ausführlichen Ausarbeitungen der auch inschriftlich fruchtbaren Reise wurden zwar, ebenso wie die von Schönborn über den Südwesten, absichtlich zurückgelegt als Material für Ritters Asien. Aber die topographischen Aufnahmen gelangten in der 1844 erschienenen Karte von Kleinasien (6 Bl. 1 : 1000000) zur Verwendung, der erst 1854, zugleich mit der schönen Neubearbeitung (1 : 1500000), das vortreffliche Memoir zur Seite trat, das klassische Musterstück des Rechenschaftsberichts und der kritischen Umschau eines Kartographen. Nach seiner Reise ins heilige Land 1870 folgte H. Kiepert wieder der Anziehungskraft seines liebsten Arbeitsfeldes, Kleinasiens. Das damals noch völlig unerforschte Innere Kariens lud zu einer vielversprechenden Rekognoszierung ein, deren Ergebnisse allerdings bei dürftiger Ausrüstung nur mit grossen Entbehrungen zu erkaufen waren. Erst Ende der siebziger Jahre scheint er dann dem Gedanken näher getreten zu sein, seine sechs Blätter von 1844 durch eine neue Spezialkarte von Kleinasien zu ersetzen. Zu einer solchen hatte er alles Karten- und sonstiges Material dauernd gesammelt, eine grosse Anzahl von Routen europäischer Reisender hatte er bereits selbst bearbeitet und herausgegeben, von denen wir, von seinen eigenen, vielfach grundlegenden absehend, hier nur nennen: Chanykow, Tschihatschew, Sperling, Texier, Blau, Strecker, Bluhm, Briot, G. Hirschfeld, Sachau, Haussknecht, Benndorf, Petersen, Nieman, v. Luschan, Loewy, Koldewey, Humann, Puchstein, Graf Lanckoronsky, Butyka, Heberdey und Wilhelm, Chantre, Buresch. Nun begann er, in Konstantinopel von zahlreichen Aufnahmen der in türkischen Diensten stehenden Ingenieure durch Zeichner Kopien herstellen zu lassen; 1886 und 1888 gelegentlich seiner dritten und vierten kleinasiatischen Reise, als er, ein Siebziger, sich noch einmal in den Sattel schwang, beteiligte er sich auch selbst an dieser Arbeit. Dazu kamen die genauen Pläne der von Deutschen und Engländern erbauten oder nur vermessenen bezw. rekognoszierten Eisenbahnlinien, eine stattliche Zahl von zum Teil vorzüglichem Quellenmaterial, die durch die Güte der betreffenden Gesellschaften für Dietrich Reimers Verlagsanstalt bis auf den heutigen Tag vermehrt und ergänzt worden ist, ferner noch unveröffentlichte Routen europäischer Forscher, teilweise von Kiepert selbst konstruiert. In solchem Falle liess Kiepert die dringendsten Arbeiten ruhen, um mit seinem Rate jedem hoffnungsreichen Unternehmen rechtzeitig beizuspringen und es für die Forschung so fruchtbar wie möglich zu machen. Durch diese wertvolle Mitarbeit, die er auch uns, d. h. Roman Oberhummer und dem Schreiber dieser Zeilen 1896 in aufopfernder Weise zu teil werden liess, ward sein Arbeitszimmer, wie der Glückwunsch der Kgl. pr. Akademie zu seinem Doktorjubiläum 1895 es aussprach, zum Hauptquartier der wissenschaftlichen Eroberung Kleinasiens. Der Aufbau der Karte dieses Landes war die grösste Leistung seiner konstruktiven Arbeit, in deren Natur es lag, dass sie niemals vollständig fertig wurde. Da die Erlangung der Routenaufnahmen englischer und russischer Offiziere im mittleren und östlichen Kleinasien sich weiter und weiter verzögerte und zeitweise ganz zweifelhaft wurde, musste H. Kiepert sich begnügen, zunächst die Darstellung des Westens unter Dach zu bringen; das geschah zuerst für Samos, Lesbos und Lykien. Dann aber schuf seine „Spezialkarte des westlichen Kleinasiens nach seinen eigenen Routen und grösstenteils noch unveröffentlichten Routenaufnahmen“, bearbeitet im Massstab von 1 : 250,000 (15 Blatt, Berlin, 1890—1892), für das ganze Land im Westen des Meridians 30° 5′ Gr. und für die westliche Inselflur, ein Gebiet von etwa 175000 qkm Landfläche, eine neue Grundlage der fortschreitenden Forschung. H. Kiepert wies damals 1890 in seinem lehrreichen Begleitworte auf die jetzt noch in höherem Grade geltende Thatsache hin, dass von den Ländern des Osmanischen Reiches auch Kleinasien beginne, in die Kreise europäischer Kulturbewegung einzutreten und zwar am entschiedensten der schon von Natur reicher entwickelte Westen der Halbinsel. Derselbe bilde nicht allein als ein Hauptgebiet altgriechischer Kultur ein für wissenschaftliche Zwecke von Europäern aller Nationen von Jahr zu Jahr stärker besuchtes Arbeitsfeld, er werde auch, durch die allmähliche Erweiterung des seit einem Vierteljahrhundert begonnenen Eisenbahnnetzes, dem Verkehr mehr und mehr eröffnet. Leider entsprach der kaufmännische Erfolg nicht den aufgewandten Opfern der Verlagsanstalt, entsprach nicht den berechtigten Erwartungen des Verfassers. Mit liebevoller Einsicht hat J. Partsch a. a. O. die Arbeit seines Lehrers und Meisters geschildert. Man muss schon ein wenig hinter die Kulissen gesehen haben, um sich vorzustellen, welche begeisterte Opferwilligkeit und Arbeitsfreude, Kraft und Geduld, Nachsicht und Kritik, Studien, Erfahrungen und Geistesschärfe sich in einem Manne zusammenfinden müssen, um ein Werk zu stande zu bringen, das in andern Staaten mit der vielverzweigten Organisation eines ganzen Stabes geschulter Kräfte im Laufe vieler Dezennien geschaffen wird. Dennoch arbeitete H. Kiepert in seinen letzten Lebensjahren unentwegt an der Darstellung des mittleren und östlichen Kleinasiens samt Armenien und Nordsyrien bis 42° ö. L. Gr. ostwärts, für die er den Massstab 1 : 500000 gewählt hatte. Aber die 24 Blätter dieser Karte blieben unvollendet. Die Sorge für ihre abschliessende Bearbeitung ist eine dem Sohne Richard seit des Vaters Tode, April 1899, hinterbliebene Aufgabe, deren Umfang und Schwere man, jetzt, da diese Blätter an die Öffentlichkeit treten, nicht unterschätzen soll. Auf dem Fundament der väterlichen Arbeit fortzubauen, ist selbst für den Sohn nicht leicht. Schriftliche Aufzeichnungen über den Wert der einzelnen Quellen, ihre Zusammenarbeitung und dergleichen fanden sich im Nachlass nicht; alles das hatte dem ersten Bearbeiter sein unübertreffliches Gedächtnis ersetzt. Die Arbeit musste also ganz von neuem begonnen werden, zumal auch im letzten Jahrzehnt vielerlei neues Material, namentlich deutsches und englisches, eingegangen war. Auch von türkischer Seite war inzwischen eine Reihe von Kartenwerken geschaffen worden, deren Benutzung freilich die vorsichtigste Kritik erheischt, welche aber für das Detail und teilweise die Rechtschreibung der Namen immerhin von Wert sind. Auf Grund dieses gesamten Quellenmaterials hat Richard Kiepert im Oktober 1899 eine vollständige Neukonstruktion der Karte von Kleinasien in 1 : 400000 begonnen, wobei neue Aufnahmen in umfassendster Weise verarbeitet wurden. Äusserlich betrachtet, gleichen die glänzenden, bisher vorliegenden fünf Blätter nach Schummerung des Gebirgsprofiles und Zeichnung der wohlbekannten Karte des Vaters von West-Kleinasien, aber bei näherem Zusehen ergiebt sich alsbald die ungeheure Bereicherung und Verdichtung des Inhalts. — Eine ausführliche Besprechung der topographischen Einzelheiten behalten wir dem Erscheinen der nächsten Blätter vor. Möge ein guter Stern über diesem opfervollen Unternehmen walten; es sind Ruhmesblätter deutscher Wissenschaft in deutscher Interessensphäre! Kein Gelehrter, kein Lehrer, kein Amt und keine Schule, deren Arbeitsfeld auf diesem Boden liegt, sollte die Karte entbehren. Den Tausenden aber, die in Kleinasien Deutschlands oder Europas Interessen vertreten, wird sie ein treuer Führer sein.

Ludwigshafen a. Rh. H. Zimmerer.

*) Heinrich Kiepert, ein Bild seines Lebens und seiner Arbeit von J. Partsch. S. A. a. d. Geogr. Zeitschr. VII. Leipzig, Teubner. 1901. Pr. 1 M.

Les Chemins de Fer en Turquie d'Asie. Projet d'un Réseau Complet par l'Ingénieur Wilhelm von Pressel. Avec une Carte Coloriée. Zürich 1902. Orell Füssli. 90 S.

Einen Greis reden hören, der trotz schwerer Enttäuschungen an seine Sache glaubt und mit dem Feuer der Jugend für sie eintritt, ist rührend. Pressel ist ein ehrlicher Idealist. Er ist überzeugt, dass das Interesse des osmanischen Reiches den Bau der Bahnen in Staatsregie heischt. Auch diese Schrift tritt für den Gedanken ein: Eine grosse osmanische Staatsbahn nach einheitlichem Plan, nicht Zerstückelung des Netzes in fragmentarische Privatbahnen mit Kilometergarantieen! Von Interesse ist, dass P. noch bis zum letzten Augenblick glaubte, das Projekt der deutschen Bank vereiteln zu können. In Annex E, der seiner Beziehungen zu den gewichtigen Gegnern Baron Hirsch und Midhat Pascha gewidmet ist, berichtet er, dass er das Kapital für sein Projekt, das „tracé du Centre", die Linie Skutari—Siwas—Diarbeker—Bagdad, gefunden hat, und hofft, die Regierung werde sein Programm annehmen in Erkenntnis der schweren Übelstände, die das der Konkurrenten (d. h. das der deutschen Bank) biete. Diese Illusion erklärt sich daraus, dass die Arbeit (nach S. 51) im August 1901 abgeschlossen ist. Der Würfel ist gefallen, wie zu erwarten, und im Interesse der Türkei wie der nicht türkischen Welt zu hoffen war. Pressel hat Verdienste. Er war die Seele des Bahnbaues in der europäischen Türkei unter Hirsch, bis dessen unlauterer Geschäftsgebahrung zu folgen sein Gewissen ihm verbot. Er hat dann unermüdlich für den Bahnbau in Asien gewirkt, immer optima fide. Er hat aber nie bedacht, dass das Bessere der Feind des Guten ist, hat sich über die Unmöglichkeit, ein rein dem Gemeinwohl dienendes Werk als osmanisches Staatsunternehmen zum guten Ende zu führen, nie aufklären lassen wollen und hält noch heute, wie er immer gethan, im einzelnen an Lieblingsideen fest, die von allen anderen Sachverständigen aus sachlichen Gründen nicht geteilt werden, in deren Nichtannahme er aber eine persönliche Gehässigkeit sieht. Dass er die politischen Momente ignoriert, welche sein geliebtes „tracé du Centre" über Siwas gänzlich unannehmbar machen, lässt sich verstehen, da er als reiner Ingenieur spricht. Dass er aber mit Swedije als Ausgangspunkt der Bahn nach Aleppo rechnet, und von der Benutzung des Tümpels von Seleucia, der selbst im Altertum nur auf kleine Verhältnisse zugeschnitten war, fabelt, ist naiv. Bleibt das Historische. Den Mann zu hören, der ein langes Leben hindurch die Entwickelung verfolgt, oft sie geleitet hat, wäre nicht ohne Interesse, spielte nicht das Persönliche hinein. Zudem ist in letzter Zeit gelegentlich des uns berührenden Unternehmens das türkische Eisenbahnwesen oft und eingehend geschildert worden. Hier waren ihm im Märzheft die Artikel Grothes und Schlagintweits gewidmet. Einen guten Bericht über die Ergebnisse der osmanischen Eisenbahn im Jahre 1900 giebt nach dem Bulletin der französischen Handelskammer in Konstantinopel das Märzheft des Comité de l'Asie Française S. 138 ff. Ist es rührend, die Klagen des Greises zu lesen, der seine wohlgemeinten Ratschläge nicht beachtet sieht, so wird man doch der kalt rechnenden Geschäftswelt nicht zürnen dürfen, wenn sie darüber zur Tagesordnung übergeht.

M. Hartmann.

Verzeichnis der eingegangenen Bücher.

Bobrinsky, comte de, La secte des Ismaélis dans les possessions russes et boukhares de l'Asie Centrale. L'organisation et la répartition géographie de la secte. Moscou 1902.

— Ornement des Tajiks montagnards du Darvaz. La haute Boukhara. Asie Centrale. Moscou 1900.

von Bornhaupt, Christian, Die Kongoakte und der Freihandel. Vortrag, gehalten in der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonialgesellschaft. Berlin 1902. Verlag Dietrich Reimer (Ernst Vohsen).

Brockes, Ferd., Quer durch Kleinasien. Bilder von einer Winterreise durch das armenische Notstandsgebiet. Gütersloh. Druck und Verlag von C. Bertelsmann. 1900.

Dalton, Herm., Indische Reisebriefe. Gütersloh. Druck und Verlag von C. Bertelsmann. 1899.

von Diest, Walter, Oberst a. D., Karte des nordwestlichen Kleinasien, in vier Blättern nach eigenen Aufnahmen und unveröffentlichtem Material auf Heinrich Kieperts Grundlage neu bearbeitet. Blatt C. Berlin. Alfred Schall.

von Erlanger, Freiherr Carlo, Meine Reise durch Südschoa, Galla und die Somal-Länder. Mit 1 Karte. Vortrag, gehalten in der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonialgesellschaft. Berlin 1902. Verlag Dietrich Reimer (E. Vohsen).

Gehring, Hans, Pfarrer, Südindien. Land und Volk der Tamulen. Mit 91 Illustrationen und 1 Karte. Gütersloh 1899. Druck und Verlag von C. Bertelsmann.

Kürchhoff, Oberleutnant a. D., Eisenbahnen und Eisenbahnpläne in Klein- und Mittelasien, Persien und Afghanistan.

— Das französische Kolonialreich in Nordafrika und die transsibirische Eisenbahn. Sonderabdrücke aus der „Geographischen Zeitschrift", herausgegeben von Dr. Alfred Hettner. Leipzig, Druck und Verlag von B. G. Teubner.

Lenschau, Dr. Thomas, Die amerikanische Gefahr. Berlin 1902. Franz Siemenroth.

Moritz, Dr. Eugen, Eisenindustrie, Zolltarif und Aussenhandel. Ein praktischer Beitrag zur Wirtschaftspolitik nach Informationen aus Industrie- und Exportkreisen. Berlin 1902. Franz Siemenroth.

Nebel, Heinrich C., Der südafrikanische Krieg und seine handelspolitische Bedeutung für Deutschland. Sonderabdruck aus der „Deutschen Exportzeitung (Handelsmuseum)." Berlin.

Ortloff, Wasserbauinspektor, Die Landungsverhältnisse an der Küste Deutsch-Südwestafrikas. Mit 3 Kartenskizzen. Berlin 1902. Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen).

Potthof, Dr. Heinz, Handelspolitik und Wehrkraft. Berlin 1902. Franz Siemenroth.

Reinhard, Oberleutnant im II. Seebataillon, Mit dem II. Seebataillon nach China 1900—1901. Berlin 1902. Verlag der Liebelschen Buchhandlung.

von Richthofen, Freiherr Wilhelm, Chrysanthemum und Drache. Vor und während der Kriegszeit in Ostasien. Berlin 1902. Ferd. Dümmlers Verlagsbuchhandlung.

von Samson-Himmelstjerna, H., Die Gelbe Gefahr als Moralproblem. Berlin 1902. Deutscher Kolonialverlag. (G. Meinecke.)

Strohal, Emil Ernst, Bhas kararaja's Sivanamakalpalatalavala, herausgegeben, übersetzt und erklärt. I. Teil. Göttinger Inaugural-Dissertation. Leipzig 1900. Druck von G. Kreysing.

Tiessen, Dr. Ernst, China, das Reich der achtzehn Provinzen. I. Teil. Die Allgemeine Geographie des Landes. Bibliothek der Länderkunde. Herausgegeben von Prof. Dr. Alfred Kirchhoff und Privatdozent Dr. Rudolf Fitzner. 10. und 11. Band. Berlin 1902. Verlag Alfred Schall.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin. — Druck von Wilhelm Gronau's Buchdruckerei in Schöneberg-Berlin

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft
und der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

1902, Juli. | No. 10. | I. Jahrgang.

Peking — Urga.

Ein Reisebericht von Faupel, Oberleutnant im Feldartillerie-Regiment No. 41. Mit 2 Photographien und 1 Skizze.

Nach Auflösung des ostasiatischen Expeditionskorps trat im August vorigen Jahres in Tientsin das kleine Kommando, bestehend aus 3 Offizieren, 1 Sergeanten, 4 Reitern zusammen, das von Peking aus den Weg quer durch die Mongolei nach Urga einschlug, um von dort über Kiachta bei Werchne-Udinsk die sibirische Bahn zu erreichen. Reiterlich wäre es am interessantesten gewesen, diesen Weg auf grossen Pferden, d. h. den für das Expeditionskorps gelieferten Australiern oder Amerikanern, zurückzulegen. Die Erwägung, dass das spärliche Futter der Gobi nicht ausreichend, die Wasserverhältnisse oft recht schlecht sein würden, bewog uns, an Stelle der immerhin etwas verwöhnten grossen Pferde die anspruchslosen China Ponies als Reittiere zu wählen. Zur Fortschaffung unserer Bagage hatten wir anfänglich zweirädrige Chinesenkarren, die, mit je 3 Maultieren bespannt, von je einem Kuli gefahren wurden.

Auf den Wagen befanden sich zwei Zelte, Munition, Konserven für 12 Tage, einiges Handwerkszeug, etwas Rum und Rotwein für den Bedarfsfall, unsere Koffer mit Wäsche u. s. w. und schliesslich die gesamte Winterausrüstung für uns und unsere Leute, da wir wussten, dass uns in der Mongolei schon nach wenigen Wochen starke Kälte erwartete.

Dies Alles wurde am 31. August per Bahn von Tientsin nach Peking befördert. Am folgenden Tage, den 1. September, traten wir unseren Marsch an. Wir hatten kaum der Kaiserstadt den Rücken gekehrt, als die Schwierigkeiten ihren Anfang nahmen. Es war gegen Ende der Regenzeit, der Weg infolgedessen in einer unbeschreiblichen Verfassung. In der völlig erhebungslosen Peiho-Ebene, deren Zentrum Tientsin ist, bestehen die Hauptwege innerhalb des Überschwemmungsgebiets aus Dämmen, die zwar während der Regenzeit auch schwer passierbar, aber nicht grundlos sind, da das Wasser verhältnismässig schnell abläuft. Wo aber Dämme nicht angelegt sind, wie in der Gegend, die wir zu passieren hatten, schneiden sich die Wege in den weichen Lössboden mit der Zeit tiefer und tiefer ein und werden so schliesslich die natürlichen Wassersammelbecken während der Regenzeit. Es bilden sich morastähnliche Stellen, in denen der Schlamm mehrere Fuss tief ist, während die den Weg zu beiden Seiten oft mehr als 2 Meter überhöhenden Felder verhältnismässig trocken sind. Wir trafen so gut wie gar keine Wagen. Reisende von Rang bewegten sich in Maultiersänften vorwärts, während Waren aller Art von Maultieren, Eseln oder Ponies getragen wurden, die die tiefen Stellen des Weges dadurch umgingen, dass sie sich am Rande der hochgelegenen Felder einen schmalen Pfad traten. Mit unseren Wagen mussten wir unten bleiben, wir hätten sonst dauernd durch Felder von mehrere Meter hohem Kauliang fahren müssen. Dieser Kauliang ist eine Feldfrucht, deren Körner und Stengel die verschiedenste Verwendung finden.

Die ersteren dienen hauptsächlich als Futter für alle Haustiere, die letzteren, die oft eine Höhe von 4 und mehr Metern erreichen, werden zur Herstellung von Zäunen, zum Decken der Häuser, als Gerippe für Lehmwände, getrocknet als Brennmaterial und noch zu verschiedenen anderen Zwecken benutzt. Man verschwindet in einem Kauliangfelde wie in einem Walde, und ein Durchfahren desselben ist auf grössere Strecken unmöglich, weil für die Tiere zu anstrengend. Wir mussten also notgedrungen auf den Wegen bleiben. Ungezählte Male blieben unsere Karren stecken, die Maultiere stürzten und verwickelten sich in den Tauen, die Karren gerieten mit einem Rade in ein Loch und kippten um, kurz ein Malheur folgte dem anderen, und um die etwa 10 km lange Strecke Peking—Tsching-cho zurückzulegen, brauchten unsere Wagen über $3^1/_2$ Stunden. Hier in Tsching-cho passierten wir die ersten chinesischen Truppen, Die Wache am Südende des Ortes trat bei unserem Herannahen heraus und präsentierte auf Kommando ihres Offiziers.

Dem Mandarinen von Tsching-cho klagten wir unser Leid über die schlechten Wege. Er gab uns Führer mit, die uns auf wenig benutzten Feldwegen, welche daher nicht eingeschnitten und leidlich fest waren, nach Scha-cho geleiteten, wo wir die Nacht zubrachten.

Am 3. September erreichten wir gegen Mittag Nankau, eine kleine Stadt am Eingang des nach ihr benannten Passes über die erste der kahlen Gebirgsketten nördlich Peking. Von hier aus verfolgten wir die durch das Gebirge führende, mit grossen Steinfliesen gepflasterte alte Kunststrasse. Aber mit dem Pflaster ist es hier ebenso wie an allen anderen Orten Chinas, wo man auf dieses Zeichen einer früheren vernünftigen und kräftigen Regierung trifft. Der Wind, das Wasser und die Wagenräder haben das ihrige gethan, um den zwischen den grossen Steinplatten befindlichen Erdboden tief auszuwaschen und die dadurch entstandenen Löcher fordern mehr Opfer an Pferde- und Menschenbeinen, als der miserabelste ungepflasterte Landweg.

Wir nächtigten jetzt mehrfach in einer der Herbergen, wie sie sich in den Dörfern und vor den Mauern der Städte an dieser stark begangenen Strasse in grosser Anzahl finden.

In der interessantesten Weise wird uns das dortige Leben und Treiben von Otto Ehlers geschildert, der diesen Weg auch einmal zu einem Ausflug in die Mongolei benutzt hat.*)

Die Transportmittel zwischen Peking und Kalgan sind Kamele, Maultiere, Esel, seltener Pferde. Den Maultieren und Eseln wird ein sehr einfacher hölzerner Tragsattel aufgelegt, da derselbe aber gar keinen oder einen nur lose hängenden Gurt hat, müssen die Lasten, die oft so hoch sind, dass die Tiere unter ihnen förmlich verschwinden, genau abbalanciert werden. Um das Vor- oder Zurückrutschen in den Bergen zu verhindern, ist der Sattel mit Vorder- und Hinterzeug ver-



sehen. Die meisten Tragetiere sind unter dem Sattel, trotz einer Filz- oder Tuchunterlage elend durchgescheuert; das hindert die Chinesen nicht, die Tiere so lange, als überhaupt möglich, weiter zu gebrauchen.

Die transportierten Waren sind hauptsächlich: Thee, Kohle, Tierhäute, Wolle, Soda, Salz und Obst, die je nach ihrer Herkunft von Norden nach Süden oder umgekehrt befördert werden. Häufig trafen wir grosse Herden mongolischer Schafe, deren die Stadt Peking täglich mehrere Tausend verbrauchen soll.

Im Passe von Kiming, dort wo der reissende Jang-ho die zweite der Gebirgsketten durchbricht, die das mongolische Hochplateau von der Ebene von Petschili trennen, sahen wir unter uns, in dem zur Zeit trockenen Teile des Flussbettes, eine Pferdeherde, die nach Peking getrieben wurde.

Das mongolische und chinesische Pferd ist ein gedrungen gebauter Pony, der sich, so lange die menschliche Pflege das nicht ändert, eines reichlichen Haarkleides erfreut. In den mongolischen Steppen sieht man zahllose Herden dieser kleinen Tiere, denen mit ihren langen Mähnen, ihrem bis auf die Erde reichenden Schweif und dem zottigen, struppigen Fell die eisigen Winde und die hohen Kältegrade ihrer Heimat nichts anzuhaben vermögen. Selbstverständlich können sie mit ihren kurzen Beinen einem gut gezogenen grossen Pferde keine Konkurrenz machen, aber auch an Schnelligkeit leisten einzelne derselben mehr, als man annimmt, wenn man diese oft etwas plump erscheinenden Tiere das erste Mal sieht.

In den von Europäern bewohnten Städten Nordchinas, in Schanghai, Tientsin und Peking, hat sich seit vielen Jahren ein geregelter Rennsport entwickelt. Die verschiedenen mongolischen Herdenbesitzer haben ihren Brand, wie bei uns, und die chinesischen Händler, welche sich alljährlich 2 Mal zum Ankauf nach der Mongolei begeben, wissen genau, welche Herden das beste Material für den Rennsport liefern. Ein solcher Pferdemarkt ist z. B. Dolon nor, von den Chinesen Lama miau genannt, im äussersten Osten der Mongolei. Die gekauften Tiere werden von dort nach Peking und Tientsin getrieben, resp. per Schiff nach Schanghai befördert. Schlägt nach vorangegangenem Training ein „racepony" gut ein und gewinnt eines der klassischen Rennen, so steigt er im Preise manchmal bis zu mehreren Tausend Dollar, während er anfänglich vielleicht 100—200 Dollar gekostet hat.

(Der Kurs des chinesischen Hong-kong- oder Mexico-Dollars schwankte während unseres Aufenthaltes in China zwischen 2,45 und 2,05 M., während der dort nicht kursierende amerikanische Dollar etwa 4,20 M. gilt.)

Allerdings sah man unter den mongolischen Herden oft auch recht elende, schwächliche Tiere, und es sind natürlich nur die allerbesten, die nach sorgfältiger Arbeit so Hervorragendes leisten, der Durchschnittspony steht in seiner Leistungsfähigheit und dementsprechend auch im Preise viel tiefer. Zu unserer Zeit konnte man in Petschili je nach Angebot und Nachfrage für 15—50 Dollar gute Gebrauchstiere bekommen.

Ich kehre zur Peking-Kalganer Handelsstrasse zurück, auf der wir am 7. September Süan-chua-fu, die bedeutendste Stadt auf dieser ganzen Strecke, erreichten. Hier erwartete uns der Belgier Paul Splingaerd, derselbe, der schon Freiherrn von Richthofen auf seinen Reisen durch China als Dolmetscher begleitet hat, derselbe, von dem der russische Geologe Obrutschew soviel zu erzählen weiss und den auch Sven Hedin in seinem Buch „Durch Asiens Wüsten" erwähnt. Splingaerd, von den Chinesen „Lin-da-shen", d. i. Excellenz Lin, genannt, ist in der That eine interessante Persönlichkeit. Was sein Äusseres anbetrifft, so ist er ebenso wie zahlreiche Missionare völlig Chinese geworden, trägt Zopf und Chinesenkleider. Im übrigen kann ich von ihm berichten, dass er schon gegen 40 Jahre in China lebt und sich in dieser Zeit eine chinesische Gattin, 12 Kinder und einen höheren Mandarinenrang errungen hat, — welchen, weiss ich nicht mehr genau; wenn ich nicht irre, erwartete er damals die Beförderung zum zweiten Knopf. Wir sind ihm in jeder Beziehung zu Dank verpflichtet.

Splingaerd war ein guter Freund des obersten Mandarinen von Süan-chua-fu. Wir waren infolgedessen in einem schönen grossen Jamen sehr gut untergebracht und wurden sofort nach unserer Ankunft zu einem üppigen, halb chinesischen, halb

*) Ehlers, Otto E., Im Osten Asiens. Allgem. Verein für Deutsche Litteratur. Berlin 1896. IV. Aufl.

europäischen Frühstück mit Sekt und Kaffee eingeladen. Der Mandarin von Süan-chua-fu, ein sehr fideler alter Herr, hatte von einem deutschen General, der vor einigen Monaten dort gewesen war, ein Monocle geschenkt erhalten; da er sich mit dem eigentlichen Zweck desselben nicht befreunden konnte, so benutzte er es, um seinen Gästen darauf in höchst zierlicher Weise eine Prise Schnupftabak anzubieten.

Am Nachmittag ritten wir Besuche bei dem Militärmandarinen und anderen Würdenträgern. Die hintereinander liegenden Höfe grösserer chinesischer Jamen sind meist durch eine grosse Thür miteinander verbunden, die rechts und links von zwei kleineren Thüren flankiert wird. Während wir natürlich durch die Hauptthür eintraten, ging Splingaerd, dem chinesischen Zeremoniell entsprechend, stets durch die Nebenpforte, wenn der besuchte Mandarin im Range höher stand als er. In Süan-chua-fu stand früher eine katholische Kirche. Diese sowohl, als die sie umgebenden Missionsgebäude waren während der Unruhen eingeäschert worden Wir machten dem dort stationierten Missionar einen Besuch. Er setzte uns einen im Lande gewachsenen Wein vor, von dem ich nur ungern mehr getrunken hätte.

Am folgenden Tag ritten wir mit Splingaerd nach Kalgan, wo uns zu Ehren die gesamte Polizeitruppe in einer langen Linie aufgebaut war. Kalgan hat eine besondere Bedeutung durch den Theetransithandel nach Russland gewonnen.

Es führen von dort nach Urga, dem wichtigsten Punkt der östlichen Mongolei, drei Hauptstrassen, die durch Abzweigungen mehrfach untereinander verbunden sind. Die westlichste über Sseir ussu ist die chinesische Poststrasse. Schon seit mehreren Jahrzehnten haben auch die Russen eine Postverbindung eingerichtet, die, wie überhaupt jeder Verkehr, während der Unruhen unterbrochen war. Es wurde Briefpost 3 mal, Packetpost 2 mal monatlich befördert, die erstere wurde nur von Mongolen besorgt, der letzteren wurden 2 Kosaken beigegeben. — Weit mehr östlich führt eine zweite, zwischen beiden die dritte Strasse. Diese, die kürzeste, aber wie man uns sagte, wasserärmste Verbindung, benutzten wir. Sie hält sich im allgemeinen an die Telegraphenlinie, welche vor einigen Jahren von dem schwedischen Ingenieur Schiern quer durch d.e Gobi nach Urga und weiter bis Kiachta gebaut worden ist. Während der Unruhen wurde die Linie auf mehrere hundert Kilometer zerstört. Die Verbindung war bis Kalgan schon durch unsere Korpstelegraphenabteilungen wieder hergestellt worden, während wir nördlich Kalgan erst am 10. Marschtage auf die Telegraphenlinie stiessen, bis dahin sahen wir als einzige Spur derselben einige Löcher, in denen Stangen gestanden hatten. Mit dem Wort „Strasse" darf man nicht den bei uns üblichen Begriff verbinden. Man erkennt sie lediglich an dem Mist der Karawanentiere und daran, dass die spärliche Vegetation hier völlig weggetreten ist. Hufspuren und Wagengeleise bleiben bei den häufigen Winden auf dem harten Kiesboden nur kurze Zeit sichtbar. Die Richtung der Strassen ist abhängig von den Wasserplätzen.



Stadtmauer von Kiming.

Die Reise von Kalgan nach Urga legen Europäer oder wohlhabendere chinesische Kaufleute meist in Kamelwagen zurück. Dieselben sind den gewöhnlichen zweirädrigen Chinesenkarren sehr ähnlich, nur ist der Wagenkasten so lang, dass man ausgestreckt darin liegen kann, und die Deichselarme sind in Breite und Länge den Dimensionen des Kamels angepasst. Eine andere schnellere Art des Reisens können höher gestellte Personen, Beamte oder Kuriere mit Genehmigung der chinesischen Regierung anwenden. An dem vorderen Ende der Wagendeichsel wird ein vielleicht 3 m langer Querbalken befestigt, mehrere, meistens 4, berittene Mongolen legen sich diesen Balken auf den Vorderzwiesel quer vor den Leib, dann reiten sie alle gleichmässig an und vorwärts gehts erst Schritt, dann Trab, dann Galopp über den harten steinigen Boden der Steppe. Eine Anzahl Reservereiter begleitet den Wagen, und ist ein Pferd müde, so reitet der Betreffende seitwärts heraus, sein Nachfolger zwingt sein Pferd im Gange mit dem Kopf unter dem Balken hindurch, ohne dass der Wagen deshalb nur einen Augenblick anhält. An bestimmten Stationspunkten warten neue Reiter mit Relaispferden. Die Reise soll auf diese Art nur etwa 10 Tage dauern.

Wir wählten weder die eine noch die andere Art des Reisens, sondern setzten unsern Ritt auf Ponies resp. Maultieren fort. Schwieriger war die Frage, ob wir auch unsere Karren beibehalten sollten. Ob überhaupt die Boden- und Futterverhältnisse das Fortkommen mit unseren Fahrzeugen gestatteten, darüber konnte uns niemand Auskunft geben. Der Graswuchs in der Steppe fällt je nach der Regenmenge verschieden aus. Sicherheitshalber mussten wir daher für unsere Reittiere Futter mitnehmen. Mais war in Kalgan gar nicht, Hafer nur von minderwertiger Beschaffenheit zu haben, wir griffen daher auf den landesüblichen Kauliang zurück und rechneten pro Tag und Tier 8 Pfund. Wie sich im Laufe der Zeit herausstellte, war das viel zu viel, da das Jahr ein grasreiches und selbst das dürrste Steppengras unseren Tieren lieber war als der Kauliang. Wir suchten unter denselben 6 Ponies und 2 amerikanische Maultiere für den Weiterritt aus. Für das mitzunehmende Futter und unsere sonstige Bagage wurden Kamele gemietet. Wir bezahlten für die Strecke Kalgan-Urga pro Stück 15 Taels = etwa 45 Mark.

Ein kurzer Jagdausflug in die Felsenberge nördlich Kalgan blieb erfolglos; wir sahen nur mehrere Völker Rebhühner.

Mit den Vorbereitungen für die Weiterreise waren mehrere Tage vergangen; die Kamele waren noch in der Steppe auf Sommerweide und daher auch nicht gleich zur Stelle — endlich am 12. September war alles fertig; die Lasten wurden abgewogen und verteilt, die Kamele im Hofe des von uns bewohnten Hauses beladen, und gegen Mittag setzte sich unsere Karawane in Bewegung. Der lebhafte Verkehr in den Strassen der nordchinesischen Handelsstadt hinderte ein rasches Fortkommen; die durch den langen, auf der Weide verbrachten Sommer an das Marschieren nicht mehr gewöhnten Kamele gingen ohnedies sehr langsam — anfänglich kaum 4 km die Stunde — so dauerte es geraume Zeit, bis wir die letzten Häuser von Kalgan im Rücken hatten. Noch vor dem Ende der Stadt teilt sich die Strasse in eine östliche, steil angehende und eine westliche, allmählich zur Passhöhe hinaufführende. Wir marschierten die letztere. Der nicht zu verfehlende etwa 50—150 m breite, völlig mit Geröll bedeckte Karawanenweg windet sich zwischen den Bergen hindurch im allgemeinen in nordnordwestlicher Richtung. Der Weg dient gleichzeitig einem Bach als Bett; während der Regenperiode, die zu unserer Zeit schon vorüber war, ist er die natürliche Abflussrinne des aus den Bergen herabströmenden Wassers. Wie Splingaerd und andere, die während der Regenzeit gereist sind, mir erzählten, kommt das Wasser in dieser Zeit oft so schnell und in solchen Massen von den Bergen herunter, dass man sich mit seinen Tieren seitwärts auf erhöhte Punkte flüchten muss, um nicht umgerissen zu werden. Die Steigung ist bis kurz vor einem etwa 15 km von Kalgan entfernten freundlichen Tempel sehr schwach, von da an geht der Weg in Windungen steil aufwärts. Peking liegt nur 37 m über dem Meeresspiegel, das 180 km entfernte Kalgan hat 830 m Höhe, während der Pass schon auf 1625 m liegt.



Kalgan, Beginn der Karawanenstrasse am Nordausgang.

Am Morgen des 13. führte uns der Weg noch etwa eine Stunde bergan bis zur eigentlichen Passhöhe. Wir hielten einen Augenblick und erfreuten uns der herrlichen Rundsicht, die sich uns bot. Nach Süden lag hinter uns die Ebene, in der neben zahlreichen anderen Orten Süan-chua-fu als wichtigste Stadt zu nennen ist, dahinter erhoben sich die kahlen felsigen Berge, die uns von Peking und der Provinz Petschili trennten, die während eines ganzen Jahres unsere Heimat gewesen war; vor uns nach Norden breitete sich die endlose Steppe aus, deren wellige Konturen in weiter Ferne am Horizont verschwanden.

(Schluss folgt.)

Der heutige Stand der Kartographie Asiens.

Von Oberst W. v. Diest und Rittmeister C. v. Lücken.

III.

Die Kartographie Kleinasiens und das „itinerarische Aufnehmen“.

Von Oberst a. D. von Diest.

(Fortsetzung.)

II. Alte Quellen für die Geographie Kleinasiens.

Es ist wichtig, dass der wissenschaftliche Forscher in Kleinasien die antiken Quellen für die Landstriche, die er bereist, kennen und benutzen lernt; und zwar nicht bloss im Auszug, sondern im Original oder in guter Übersetzung. Gerade der Wortlaut einer alten Beschreibung giebt oft überraschende Aufklärung und wertvolle Fingerzeige und lässt den ungelehrten Topographen an Ort und Stelle Schlüsse ziehen, die dem Fachmann am Studiertisch unmöglich sind.

Nachstehend seien deshalb die wichtigsten Werke genannt und ihr Wert erläutert:*)

*) Der Hauptinhalt der nachstehenden Übersicht entstammt einer schon früher für diesen Zweck verfassten, aber bisher unveröffentlichten Arbeit des Herrn Dr. G. Türk zu Breslau.

An der Spitze seien die drei grössten der auf uns gekommenen griechischen Quellen genannt:

1. Strabo (63 v. Chr. — 19 n. Chr.), zu Amasia in der Provinz Pontus geboren, aus vornehmer griechischer Familie, schrieb Geographica in 17 Büchern, in der Anlage nach dem Vorbilde der Geographica des Eratosthenes (276—195), mit Benutzung vieler Vorgänger, zum Teil auch nach eigenen gelegentlichen Reisebeobachtungen. Kleinasien ist im Buch 12—14 behandelt, grossenteils im Anschluss an den Troikos diakosmos des Demetrius aus Skepsis (in Troas), ein sehr ausführliches, in der ersten Hälfte des 2. Jahrhunderts abgefasstes Werk über die in dem homerischen Troerkatalog (Ilias II 816—877) aufgezählten Städte. Eigene Anwesenheit Strabos steht fest für Amasia, seinen Heimatsort, für Nysa am Mäander (in Karien), wo er den Unterricht des Grammatikers Aristodemos genoss, für Komana (in Kappadocien), Hierapolis in Phrygien, für Ephesus und die Insel Chios. Danach

war ihm etwa bekannt: der östliche Teil des am Pontus Euxinus gelegenen Landes, ferner ein Teil von Kappadocien, vielleicht auch von Cilicien, die südwestliche Ecke von Phrygien und einiges von der Westküste. Citiert wird Strabo in der Regel nach Seiten der Ausgabe des Casaubonus (C.).

2. Claudius Ptolemäus aus Alexandria, zur Zeit des Marcus Aurelius (161—180), verfasste, hauptsächlich gestützt auf die Kartenentwürfe des Marinus von Tyrus (um 150), den man den Begründer der mathematischen Geographie nennen kann, eine Geographike hyphêgêsis (Anleitung zum Kartenzeichnen) in 8 Büchern. Der Hauptteil des Werkes besteht aus einem Verzeichnis der in den zu Grunde liegenden Karten enthaltenen Orte mit Angabe der Länge und Breite, welche allerdings in den seltensten Fällen auf annähernd genauen mathematischen Beobachtungen beruhen. Ptolemäus selbst hat seinem Buche keine Karten beigegeben; diejenigen, welche sich in den Handschriften finden, 27 an Zahl, sind von einem späteren alexandrinischen Gelehrten, namens Agathodaimon, verfertigt. Kleinasien ist in Buch V 1—7 behandelt.

3. Stephanus von Byzanz schrieb unter dem Titel Ethnika in etwa 60 Büchern, wie es scheint, im 5. Jahrhundert nach guten Quellen ein geographisches Lexikon, das wir zum grössten Teil leider nur in einem Auszuge besitzen, den der Grammatiker Hermolaos aus Konstantinopel zur Zeit Justinians (527—565) angefertigt hat. Von kleineren griechischen Schriften geographischen Inhalts kommen für Kleinasien in Betracht:

4. Periplus des Skylax, eine wahrscheinlich im Jahre 347 v. Chr. verfasste Beschreibung der Küsten des Mittelmeeres. Mit dem Skylax, der nach Herodots Bericht im Auftrage des Darius Hystaspes die Küsten des arabischen Meerbusens umfuhr, hat die Schrift nichts zu thun, sondern ist wahrscheinlich ein Pseudepigraph. Die (westliche und südliche) Küste Kleinasiens ist nach einer Quelle behandelt, die nicht viel älter ist als der Verfasser selbst und frühestens um 380 angesetzt werden kann.

5. Periplus des Menippos aus Pergamon, nur im Auszuge des Markianos aus Heraclea Pontica erhalten. Menippos lebte zur Zeit des Augustus und Tiberius als Zeitgenosse Strabons, Markianos etwa 400 n. Chr. Es ist nur ein kleines Stück erhalten, welches aber hauptsächlich die kleinasiatische Küste des Pontus Euxinus enthält.

6. „Stadiasmos oder Periplus des grossen Meeres", eine vielleicht im 4. Jahrhundert n. Chr. von einem byzantinischen Gelehrten nach guten älteren Quellen zusammengestellte Beschreibung der Mittelmeerküsten mit Angabe der Entfernungen von Ort zu Ort in Stadien. Vom zweiten Teile, dessen Quellen nicht jünger sind als Strabon, ist die Beschreibung der Küste von der Grenze Ciliciens bis Milet erhalten mit Hinzufügung einer Reihe von Inseln, deren Entfernung untereinander und von gewissen Küstenpunkten bestimmt wird, und besonders einer Küstenumsegelung von Kypros und Kreta.

7. Arrianus aus Nikomedia in Bithynien, 131—136 als legatus Augusti pro praetore mit der Verwaltung von Kappadocien beauftragt, berichtet in einem (griechischen) Briefe an den Kaiser Hadrian über eine im Jahre 131 oder 132 vorgenommene Besichtigung der Küste des Schwarzen Meeres, zunächst soweit sie zu seiner Provinz gehörte, woran sich eine Beschreibung auch des übrigen Teiles anschliesst. Neben der eigenen Beobachtung beruht die Darstellung auf dem Periplus des oben erwähnten, mit Strabo gleichzeitigen Menippos aus Pergamon. Der Bericht behandelt zunächst die Strecke von Trapezus bis Sebastopolis (Dioskurias), dann die vom thrazischen Bosporus bis Trapezus, endlich die Küste von Sebastopolis nach Norden herum bis Byzanz.

8. Dionysius von Byzanz schrieb gegen Ende des 2. Jahrhunderts, jedenfalls vor 196 n. Chr. als „Anaplus des Bosporos" eine sehr ausführliche Beschreibung der Küste des thrazischen Bosporos, wie sie zur Zeit des Verfassers beschaffen und besiedelt war. Das Werk ist lückenhaft erhalten, kann aber mit Hilfe der Schrift des Pierre Gilles (Petrus Gillius, 1490—1555): De Bosporo Thracio libri III, in welcher eine vollständige Handschrift des Anaplus benutzt ist, leidlich ergänzt werden.

9. Hierokles, ein Grammatiker aus der Zeit des Justinian (527—565), verfasste vor 535 unter dem Titel Synekdemos (Reisegefährte) einen statistischen Abriss des oströmischen Reiches, in welchem 64 Provinzen mit 912 Städten aufgezählt werden (im Titel werden 935 angekündigt).

10. Ein reichhaltiges Provinzen- und Städteverzeichnis geben die sogenannten Notitiae episcopatuum. Sie enthalten die Rangordnung der römischen Bischöfe, hauptsächlich der zur Diözese von Konstantinopel gehörigen, in verschiedenen Fassungen je nach den im Laufe der Jahrhunderte eingetretenen Änderungen. Zu Grunde liegt die Kirchenordnung des Justinian (527—565) und Heraklios (610—641); eine bedeutende Umwälzung erfolgte durch Leo den Weisen (886—911).

Die von Römern stammenden geographischen Darstellungen, in denen Nennenswertes über Kleinasien enthalten ist, sind folgende:

11. Pomponius Mela, wahrscheinlich aus Tingentera in Bätica (Südspanien), schrieb um 40 n. Chr. „de situ orbis" in 3 Büchern, in welchen er besonders dem Herodot und dem Eratosthenes, aber auch späteren Quellen folgte, ein wohlgeordnetes und reichhaltiges Werk.

12. C. Plinius Secundus (der ältere), 23—79 n Chr., giebt in seiner 77 herausgegebenen Encyklopädie „historia naturalis" auch einen vollständigen Abriss der Geographie, mit grosser Belesenheit aus verschiedenen, nicht gleichwertigen Quellen (darunter auch den von Staats wegen gemachten Feststellungen und Karten) mitunter sehr flüchtig zusammengetragen, wertvoll, weil wir die Quellen grösstenteils nicht mehr besitzen. Kleinasien wird behandelt V. 27—VI. 4.

13. Auf ein Original des 2. (oder 3.?) Jahrhunderts geht die im 13. Jahrhundert angefertigte, unter dem Namen tabula Peutingeriana bekannte Strassenkarte zurück, welche, am Ende des 15. Jahrhunderts von Konrad Celtes gefunden, nachher von diesem dem Augsburger Protonotar und Cancellarius Konrad Peutinger überlassen, endlich in den Besitz der Wiener Hofbibliothek überging. Sie bestand einst aus 12 aneinander geklebten Pergamentstreifen, von denen der erste, den äussersten Westen enthaltend, verloren gegangen ist, und giebt in Form einer sehr von West nach Ost auseinandergezogenen und überhaupt auf Landdarstellung keinen Anspruch machenden Weltkarte ein Verzeichnis von Landstrassen mit ihren Stationen und deren Entfernungen voneinander. Die 11 vorhandenen Stücke sind zusammen 6,82 m lang bei 0,34 m Breite.

14. Das Itinerarium Antonini Augusti, ein Stationsverzeichnis der Strassen des Römischen Reiches mit Angabe der Entfernungen, ist wohl zur Zeit des Caracalla (211—217) entstanden und später mit Zusätzen versehen worden; unsere Fassung scheint dem Ausgange des 3. Jahrhunderts anzugehören.

15. Aus dem Jahre 333 ist die Übersicht einer Pilgerfahrt von Burdigala (Bordeaux) nach Jerusalem, Itinerarium Burdigalense oder Hierosolymitanum, gleichfalls mit Angabe der Entfernungen.

Von den Byzantinern sind als die wichtigsten Quellen für Kleinasien zu nennen:

16. Konstantinos Porphyrogennetos, „De Thematibus". X. Jahrhundert.

17. Anna Komnena, geb. 1083 „Alexias". Besonders wichtig das 15. Buch über ihres Vaters Alexios Feldzug gegen die Türken im Landstrich Nicaea — Nicomedia — Dorylaeum — Ikonium.

Die Geschichtswerke, in denen sich grössere, für die Geographie von Kleinasien verwertbare Stücke finden, sind folgende:

1. Herodot (etwa von 484—425) beschreibt in seinem Geschichtswerk V. 52—54 die alte persische Königsstrasse, welche von Sardes nach Susa führte; VII. 26—32 den Zug des Xerxes von Kritalla in Kappadocien nach Sardes (481), 42 und 43 von Sardes nach Abydus (480).

2. Xenophon beschreibt in seiner „Anabasis" den Zug des Kyros von Sardes bis nach Kunaxa und den Rückzug der 10000 bis nach Trapezunt und weiter an der Nordküste Kleinasiens hin bis nach Byzanz (401—400). Auch in seinen Hellenika wird Kleinasien vielfach berührt, namentlich der westliche Teil.

3. Der Zug Alexanders des Grossen (334—333) durch Kleinasien, zunächst von Troas durch die an der Küste gelegenen Landschaften bis nach Pamphylien, darauf nordwärts durch Pisidien und Phrygien nach Galatien, endlich durch Kappadocien nach Cilicien,

wo die Schlacht bei Issus stattfand, ist für uns am ausführlichsten überliefert bei Arrian in der im Jahre 166 n. Chr. vollendeten „Anabasis des Alexandros", welche aus den besten, den Ereignissen gleichzeitigen Quellen geschöpft ist, I 11—II 11. Zu vergleichen ist die Darstellung des Pompejus Trogus in dessen Weltgeschichte („historiae Philippiae"), welche, im Anfang des 1. Jahrhunderts v. Chr. verfasst, uns in dem im 2. Jahrhundert von Justinius gemachten Auszuge erhalten ist, XI 5—9; ferner das unter Claudius (41—54) verfasste Werk des Curtius Rufus, historiae Alexandri Magni (in 10 Büchern, von denen die ersten beiden verloren gegangen sind), III 1—11; endlich Plutarchus (etwa 46—120), welcher in seinen „Bioi paralleloi" auch das Leben Alexanders des Grossen beschrieben hat, Alexand. c. 15—20.

4. Der Zug des Konsuls Cn. Maulius Vulso gegen die Galater (189 v. Chr.) ist in dem leider zum grossen Teile nur auszugsweise erhaltenen Geschichtswerke (Historiai) des Polybius (etwa 205—123), XXI 33—39 (nach anderer Zählung XXII 16—22) beschrieben; aus Polybius geschöpft und zu seiner Ergänzung dienend ist der Bericht des Livius, XXXVIII 12—27.

5. Memnon aus Heraklea am Pontus schrieb, wohl zur Zeit Hadrians (117—138), eine Spezialgeschichte seiner Vaterstadt; Buch 9—16, die Zeit von 363—46 v. Chr. behandelnd, sind uns in dem Bibliothekè genannten Excerptenwerk des Photius, Patriarchen von Konstantinopel (857—879), auszugsweise erhalten, unter der Bezeichnung cod. 224.

Für denjenigen, dem Zeit und Gelegenheit des Einblicks in die Original-Quellen fehlt, sei das Nachschlagen in den folgenden Sammelwerken empfohlen:

1. Alb. Forbiger: Handbuch der alten Geographie. Leipzig, 1842—48 Bd. II, S. 38—438.

2. W. M. Ramsay: The historical geography of Asia Minor. London 1890. (R. G. S. supplementary papes Vol. IV), ein mit staunenswertem Fleiss errichtetes Werk, in welchem kaum ein wichtiger geographischer Name des alten und neuen Kleinasiens fehlen dürfte. Mit besonderer Gründlichkeit und Sachkenntnis ist das antike Strassensystem behandelt, für die mehrere wertvolle Kartenskizzen beiliegen.

3. W. Smith: Dictionary of Greek and Roman Geography. 2. Bd. 2 Aufl. London 1890.

4. Paulys Real-Encyclopaedie der klassischen Altertums Wissenschaft. Neue Bearbeitung von Wissowa. Stuttgart 1893. Erschienen bis April 1902. Erster und achter Halbband (Aal-Demodoros).

III. Die neuere kleinasiatische Litteratur

ist sehr reichhaltig. Eine Gesamtübersicht findet sich in E. Naumanns „Vom Goldnen Horn zu den Quellen des Euphrat". Nachstehend gebe ich eine engere Auswahl der m. E. für das Studium Kleinasiens wertvollsten Bücher:

a) Werke allgemeinen Inhalts.

1. Hammer Purgstall. Geschichte des Osmanischen Reichs. Pesth 1834—36. Ein umfassendes Werk dieses berühmten älteren Orientalisten in 2 Bänden. Auch er forscht zwar ohne topographische Unterlage, doch muss der Wert seiner Arbeit mit fortschreitender Aufschliessung des Landes mehr und mehr steigen. Fast durchgehends auf türkische Original-Quellen sich gründend schildert H. auf das Ausführlichste die mittelalterlichen Kriegszüge in Kleinasien, vor allem im Heroen-Zeitalter der Osmanen.

2. K. Krumbacher. Geschichte der byzantinischen Litteratur von Justinian bis zum Ende des oströmischen Reiches (527—1453). 2. Auflage, bearbeitet unter Mitwirkung von A. Ehrhardt u. H. Gelzer. München, C. H. Beck, 1897 (1193 Seiten).

Ein neueres, m. E. nach zu wenig gewürdigtes Werk, welches geradezu eine bisherige Lücke ausfüllt. Besonders hervorzuheben ist darin der Abriss der Byzantinischen Kaisergeschichte von Professor Dr. H. Gelzer in Jena (Seite 911—1067), eine vorzügliche Skizze, der die neueren Forschungen zu Grunde gelegt sind. Wertvoll sind auch darin die Regentenlisten der oströmischen und lateinischen Kaiser und Patriarchen von Constantinopel, der Kaiser von Trapezunt, der Sassaniden, der iranischen und ikonischen Dynastieen, der Seldschukken, der osmanischen Sultane in Brussa, Adrianopel und Constantinopel (1231—1520), der serbischen und bulgarischen Fürsten. —

3. Blochwitz. Die Türken; kurzer Abriss ihrer Geschichte. Berlin 1877.

4. Kugler, Geschichte der Kreuzzüge. Berlin 1883.

Für das Studium der Originalquellen sei hier noch auf das Sammelwerk „Scriptores expeditionum cruciatarum" (eine Art Corpus) verwiesen.

5. Moltke. Briefe über Zustände und Begebenheiten aus der Türkei 1835—39. Dazu als Einleitung zur 6. Auflage: „Moltke und der Orient" von G. Hirschfeld.

6. Schweiger-Lerchenfeld. Zwischen Donau und Kaukasus. Wien 1886.

7. E. Naumann. Vom Goldnen Horn zu den Quellen des Euphrat. München 1893.

Beides reich illustrierte aber nichtsdestoweniger wissenschaftlich gründliche Bücher; zu 6.) besonders interessant für die Ethnographie orientalischer Rassen, zu 7.) für Sitten, Lebensart, Sprache und Schriftwerke der Türken.

8. W. Tomaschek. Zur historischen Topographie von Kleinasien im Mittelalter. Sitzungsbericht der Ak. d. Wissensch. in Wien No. VIII.

Davon hervorzuheben 1. „Die Küstengebiete und die Wege der Kreuzfahrer".

9. Goltz. Anatolische Ausflüge. Berlin 1896. Ein kleines handliches Buch von belletristischer Feinheit und scharfer wissenschaftlicher Beobachtung, nach Selbsterlebtem verfasst von unserem gründlichsten Kenner der heutigen Türken, geeignet wie kein zweites, auf mühelose Art in die anatolische Welt einzuführen.

10. W. M. Ramsay. Impressions of Turkey during twelve years wanderings. London 1897. Ein wichtiges Buch, in welchem dieser, nächst Kiepert, gründlichste Durchforscher Kleinasiens seine Beobachtungen über Land und Leute niedergelegt hat. Leider hat Ramsay niemals zusammenhängende Spezialkarten veröffentlicht; sein topographisches Material wurde von Kiepert verarbeitet.

11. O. Blau. Über Rechtschreibung und Deutung türkischer Ortsnamen. Peterm. Mitthlg. 1862.

12. G. Hirschfeld. Bericht über unsere geographische Kenntnis der altgriechischen Welt. Geogr. Jahrbuch von H. Wagner. Bd. X, XII, XIV. Gotha.

13. Humann. Über die Ethnologie Kleinasiens. Vortr. d. Ges. für Erdkunde. VII. Berlin 1880.

14. Lolling. Hellenische Landeskunde und Topographie. Handbuch der klass. Altertumswissenschaft. Von S. Müller Bd. III. Nördlingen 1887.

15. Kannenberg. Die Naturschätze Kleinasiens. Berlin 1897.

16. Wilson. Murrays Handbook for Travellers in Asia Minor. London 1895.

17. Meyers Orient I und II.

Beides vortreffliche Reisehandbücher. Generalmajor Ch. Wilson beschreibt in übersichtlichem knappen Ramen die meisten erforschten Verbindungen und sämtliche wichtige Orte Kleinasiens. Meyers Orient beschränkt sich auf die gebahnten Strassen und die auf diesen zu erreichenden Punkte.

b) Reiseberichte.

Auch hier kann auf E. Naumanns alphabetisch geordnete Übersicht verwiesen werden, doch behalte ich mir vor, die sämtlichen neueren Berichte nach Zeit, Inhalt und in topographischer Ordnung weiter unten zusammen zu stellen.

IV. Sprachliche Vorbereitung.

Die Kenntnis der Landessprache ist für den Topographen in Kleinasien das wichtigste Reisemittel. Mag er sonst noch so gebildet, erfahren und gewandt sein, er wird wenig leisten, wenn er mit seinem Führer sich nicht gut verständigen kann, auf die Hilfe der Auskunft bei den Eingeborenen verzichten muss.

Die Sprachverhältnisse sind die folgenden: In den zwei grossen Städten mit europäischer Kultur versteht die Mehr-

zahl der Gebildeten Französisch. Italienisch, früher die Hauptverkehrssprache an den Gestaden der Levante, seit Genua und Venedig hier den Handel monopolisierten, verschwindet mehr und mehr vor dem Französischen und Griechischen; mit Griechisch kommt man am weitesten, so lange man die Küste nicht verlässt; aber es verliert sehr an Wert, schon mit den ersten Schritten ins Innere. Hier herrscht im weiten Raum des anatolischen Binnenlandes fast absolut das Türkische. Auch die kleinasiatischen Griechen verstehen Türkisch vom reichen Kaufmann bis zum kleinsten Strassenbuben hinab, dagegen findet man kaum einen Türken, der Griechisch versteht bezw. verstehen will. Auch haben die Griechen im Innern ebenso wie die Armenier den Gebrauch ihrer Stammessprache häufig ganz abgelegt. Hieraus erhellt, von welchem Vorteil das Türkische jedem Reisenden, wie unentbehrlich es dem Topographen in Kleinasien ist. Der Archäolog hilft sich vielleicht mit Mühen und Kosten durch einen Dolmetscher von einem Hauptort zum andern: der Topograph muss unmittelbar mit dem Hirten und Bauern verkehren können, denen er auf seinen einsamen Pfaden begegnet.

Die türkische Sprache ist nicht schwer zu erlernen, wobei freilich zu unterscheiden zwischen der Sprache der anatolischen Bauern und der Gebildeten. Jene sprechen ein ziemlich reines altes Türkisch (Kaba-Turk: Platt), diese eine fast zur Hälfte mit arabischen und persischen Wörtern durchsetzte Sprache, das feine Hochtürkisch (Elfasieh). Das erstere hat — entsprechend dem hyperkonservativen Volkscharakter und der „agglutinierenden“ Struktur der Sprache, welche keine Beugung des Stammes zulässt — die alten Formen des tatarisch-mongolischen Idioms mit grosser Treue bewahrt; nur alle auf den Kultus bezüglichen Begriffe sind arabisch, da von den Arabern die Religion den Türken überkam. Von letzterem, dem Hochtürkisch, kann man sich einen annähernden Begriff machen, wenn man es mit dem Deutsch der zweiten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts vergleicht; es gehört zum „guten Ton“, seiner Rede soviel Fremdwörter wie möglich beizumischen.

Das Schwerste ist die Schriftsprache; ihre Träger waren von jeher und sind es auf den Dörfern noch heute die Diener der Religion. Die arabischen Zeichen sind dadurch, ebenso wie den Persern, dem türkischen Volk aufgezwungen, trotzdem sie sich für beide, mit dem Semitischen gar nicht verwandten Sprachen, sehr schlecht eignen. Das teilweise Auslassen der Vokale kommt zu der an und für sich schon recht komplizierten Orthographie der Konsonanten hinzu, und bewirkt, dass am besten nur derjenige Ausländer sich mit der türkischen Schrift beschäftigt, der schon einigermassen fliessend spricht.

Besonderes Interesse gewährt jedem Topographen die Deutung der geographischen Namen. Entsprechend dem oben erwähnten „erhaltenden“ starren Charakter der Sprache und des Volkes sind diese Namen meist in ihrer ursprünglichen Form erkenntlich; ihre Übersetzung ist eine verhältnismässig leichte und dankenswerte Aufgabe und gewährt oft überraschende geologische, topographische oder ethnographische Aufschlüsse.

Für die Erlernung der türkischen Sprache, soweit sie der Topograph braucht, genügen die folgenden Hilfsmittel: „Türkische Sprachlehre“ von Wied. Wien, Hartleben; Deutsch-Türkisches Taschenwörterbuch v. O. Löbel, Lorentz & Keil. Konstantinopel und Leipzig; enthält auch einen Abriss der Grammatik und bietet reiches Material in klarer, knapper Form.

Zur Übung ohne Lehrer ist noch die türkische Grammatik von Aug. Müller zu empfehlen; sie enthält auch Auswahl von Litteratur, Paradigmen, Chrestomathie und Glossar.

Für die Aussprache ist im allgemeinen zu bemerken, dass sie, leicht, einfach, weich, nicht unähnlich der italienischen, der Zunge des Europäers keine sonderlichen Schwierigkeiten entgegenbringt, dass aber eine anfängliche Unterweisung durch einen Sprachmeister hierbei unentbehrlich ist, weil der Türke auf richtige Aussprache grösseren Wert legt, als auf richtige Endformen, die in der Volkssprache überhaupt nicht sehr streng gehandhabt werden.

(Fortsetzung folgt.)

Die Vilayete Bagdad und Basrah.

Eine höchst erwünschte Bereicherung unserer bislang noch recht dürftigen Detailkenntnisse über das Gebiet der zukünftigen Bagdadbahn liefert der Bericht, welchen der österreichisch-ungarische Konsul in Bagdad über das Wirtschaftsjahr 1900 für die seiner Beobachtung unterstehenden Vilayete Bagdad und Basrah erstattet hat. Diese Vilayete sind die beiden südlichsten Provinzen des türkischen Reiches, und wenn es daher auch nur das letzte Drittel der auf etwa 2500 km zu bemessenden Trace der Bagdadbahn ist, über dessen künftige Einflusssphäre wir hier einiges erfahren, so ist es doch gerade dasjenige Drittel, von dessen Rentabilität man sich das Meiste versprechen zu dürfen glaubt. Den beherrschenden Faktor in der wirtschaftlichen Gestaltung dieses Gebietes bilden bekanntlich die Bewässerungsverhältnisse; bezüglich derselben unterscheidet unser Konsulatsbericht drei Zonen, bei denen das entscheidende Moment in der Differenz zwischen dem Niveau der das Wasser für die Irrigation liefernden Ströme und der Höhe des von diesen befruchteten Kulturlandes beruht, und zwar ist dieses Verhältnis am Schat el Arab, der fast in seiner ganzen Ausdehnung noch unter dem Einfluss von Ebbe und Flut steht, und am Tigris bis in die Südhälfte des Vilayets Bagdad ein solches, dass bei normalen Wasserverhältnissen die Anfüllung der von den Strömen ausgehenden Kanäle eine selbständige und konstante ist. Erst nahe Bagdad erhebt sich die Kulturfläche soweit über das Flussniveau, dass die regelmässige Versorgung der Kanäle mit Wasser vom Flusse aus sich im grossen und ganzen nur mit Hilfe von „Maschinen“ bewerkstelligen lässt. Diese Maschinen sind höchst primitiver Natur, und es würde — nach Ansicht des Berichterstatters — ein vielversprechendes Unternehmen sein, wenn ein Fabrikant sich entschlösse, auf eigenes Risiko hier eine Windmotorenpumpe aufzustellen und den für Meliorationen durchaus nicht unempfänglichen Gutsbesitzern der Bagdader Gegend im Betriebe vorzuführen. Hier, wie überhaupt im geschäftlichen Verkehr mit dem türkischen Orient bedarf es der Anregung von aussen; von der eigenen Initiative namentlich der Landbevölkerung darf man wenig oder gar nichts erwarten.

In Bebauung befinden sich heute durchschnittlich nur noch 3—5 Prozent der Oberfläche des einst so intensiv bewirtschafteten Bodens; selbst der Kaza Hille, der zu den reichsten Distrikten des Landes zählt, ist höchstens zur Hälfte der Oberfläche bestellt. Der relative Ernteertrag wurde im Jahre 1900 bei Reis auf das Vierzigfache, bei Weizen und Gerste auf das Zwanzigfache des verwendeten Saatgutes geschätzt. Die gesamte Feldfruchternte wird auf ca. $2^1/_4$ Mill. livres turques, also auf rund 50 Mill. Mark bewertet. Besondere Erwähnung verdient die Thatsache, dass der

Weizenanbau, welcher mit einer Erntemenge von 40 000 t heute noch hinter den dortigen Hauptgetreidearten, Reis und Gerste, weit zurücksteht, in stetiger Zunahme begriffen ist.

Das Jahr 1900 war ein besonders reiches Datteljahr. Die Ernteschätzungen für die beiden Vilayete bewegen sich zwischen 80 000 und 120 000 t. Das Hauptgebiet der Dattelproduktion liegt an den beiden Ufern des Schat el Arab, die deshalb mehr als irgendeine Gegend des Orients die Bezeichnung Palmenwald verdienen. Die beste Sorte wächst in Bagdads unmittelbarer Umgebung.

Charakteristisch für die Ohnmacht der türkischen Regierung in den beiden Vilayeten ist die Thatsache, dass hier das, sonst allgemeine Tabakmonopol nicht eingeführt ist, obwohl der Tabakbau nicht unbeträchtliche Ernten erzielt, so z. B. als normale im Jahre 1900 eine solche von 20 219 dz.

In diesem Zusammenhang ist auch die Thatsache erwähnenswert, dass dem neu eingeführten Pferdeausfuhrzoll zum Trotz nicht ein einziges von den im Jahre 1900 thatsächlich aus dem Berichtsgebiete ausgeführten, d. h. geschmuggelten 1500 Pferden zur Verzollung gelangte. Übrigens besitzen die beiden Vilayete keine einheimische Pferdezucht; dagegen werden im Karawanenverkehr ungefähr 55 000 Kamele einheimischer Zucht und als Zugtiere in der Landwirtschaft etwa 30 000 Büffel benutzt. Bedeutend ist auch die Schafzucht, die für den Export Wolle im Betrage von $4^{1}/_{2}$ Mill. Mark und einem grossen Teil des auf $1^{1}/_{2}$ Mill. Mark sich belaufenden Exportes von Häuten (Saffianleder) und Fellen liefert.

Von den sonstigen Bodenprodukten sind noch Salz, Naphta und Asphalt zu erwähnen. Die Ausbeutung der Salzlager, die über das ganze Land verbreitet sind, ist Staatsmonopol; aber wie es hierzulande mit den Monopolen zu gehen pflegt, auch die Salzproduktion kann nur zu einem Teile von der Regierung, bezw. der „Dette publique", welcher die Erträgnisse des Monopols zustehen, kontrolliert werden; die derart kontrollierte Produktion beläuft sich auf jährlich etwa 1300 t. Die Ausbeutung von Naphta und Asphalt steckt noch ganz in den ersten Anfängen, wie zur Zeit der Errichtung des Turmbaues zu Babel. Alle Anzeichen jedoch sprechen dafür, dass sowohl im Vilayete Bagdad und dem nördlichen angrenzenden Mossul, wie auch in den angrenzenden Landesteilen Persiens, die ja doch auch in die Einflusssphäre der Bagdadbahn fallen werden, die reichsten Naphtalager nur der Ausbeutung harren. Eine gewisse Beleuchtung erfahren die Anschauungen über die Ergiebigkeit derselben durch ein Vorkommnis aus dem Berichtsjahre: Die kaiserlich-ottomanische Domänenverwaltung wollte das von ihr erworbene Ausnützungsrecht an den Naphtaquellen Bagdader Kapitalisten gegen prozentuelle Beteiligung verpachten, sie glaubte zur Forderung einer garantierten jährlichen Minimalzahlung von 1000 l t berechtigt zu sein; diese Summe aber erschien den Bagdadern zu hoch, und das Geschäft kam vorläufig nicht zustande. Übrigens hat diese Erfahrung die türkische Regierung veranlasst, einen Ingenieur, und zwar einen deutschen, in die Naphtagebiete zum Zwecke der Expertise zu entsenden. Sollte hier nicht deutschen Kapitalisten eine erste Gelegenheit, in jenen Gebieten festen Fuss zu fassen, geboten sein, indem sie das von den Bagdadern fallen gelassene Geschäft, je nach dem Befunde der Expertise durch den deutschen Ingenieur, wieder aufnehmen?

Ein besonders charakteristisches Gepräge erhält die Urproduktion in Babylonien durch die eigenartige Gestaltung der Bodenbesitzverhältnisse. Bekanntlich wird der Grund und Boden in der Türkei als Staatseigentum angesehen. Thatsächlich aber ist nur noch ein Viertel der gesamten Kulturfläche in den Vilayeten Bagdad und Basrah Freiland, ein zweites Viertel hat die kaiserliche Domänenverwaltung durch einen seit etwa $2^{1}/_{2}$ Jahrzehnten planmässig fortgesetzten Ankauf an sich gebracht, das dritte Viertel entfällt auf den Grossgrundbesitz, dessen Mitglieder Eradi-mirie, Erbpächter von Staatsgründen, heissen. Das letzte Viertel gehört religiösen Stiftungen und den an Zahl und Grundbesitz ganz unbedeutenden Kleinbauern. Die kaiserlichen Domänen sind befreit von der Grundsteuer, welche den sonstigen Grossgrundbesitz mit mehr als 22% des Bruttoertrages belastet; dieser Umstand und die stete persönliche Förderung durch den Sultan hat es ermöglicht, dass mit der Zeit die Domänen sich zu wahren Musterwirtschaften ausgestalten; da diese Güter grösstenteils in der Nähe der künftigen Bagdadbahntrace liegen, so hat die Domänenverwaltung durch ihre treffliche Bewirtschaftung, deren Beispiel auch nicht ohne Versuche zur Nachahmung geblieben sein dürfte, der Bagdadbahn schon in gewisser Beziehung den Weg gebahnt; für die Ausbesserung und Erweiterung der Bewässerungsanlagen hat sie Ausgezeichnetes und direkt Vorbildliches geleistet. Als Charakteristikum mag noch erwähnt werden, dass die ländlichen Arbeiter die Domänenverwaltung als Arbeitgeberin jedem anderen Arbeitgeber vorziehen.

Industrie und Gewerbe im Zweistromlande sind, seitdem sie im Mittelalter eine Periode höchster Blüte, und namentlich für gewisse Artikel der Textilbranche Weltruf erlangt hatten, bis auf wenige kärgliche Reste zurückgegangen. Die Textilindustrie Mossuls, welcher das Musselin seinen Namen und Ruf verdankt, vermag heute nur noch wenige ordinäre Wollgewebe für die bäuerliche Bevölkerung zu erzeugen, die Silberwarenindustrie, die Kunst der Bagdader Goldschmiede, die einst durch Geschmack und Originalität der Erfindung sich die Welt erobert hatten, gefallen sich heute in blinder Nachahmung europäischer Massenartikel, Färberei und Zeugdruckerei vermögen sich der europäischen Konkurrenz nicht mehr zu erwehren; wo neue Industrieen ins Leben traten, wie diejenige, welche für die Kultuszwecke der schiitischen Pilger arbeitet, haben die Inwohner den Fremden — Indern und Persern — den Vortritt lassen müssen, und, was am deutlichsten für den Niedergang der industriellen Regsamkeit des Landes spricht, die ausserordentlich günstigen Chancen, welche sich für die Seidenraupenzucht im Vilayet Bagdad darbieten, hat man nicht im mindesten auszunützen verstanden, trotzdem Bagdad alljährlich für etwa 600 000 M. Rohseide aus Persien bezieht.

Obwohl der industrielle Geist gänzlich eingeschlafen zu sein scheint, so ist doch unverkennbar in diesen Ländern uralter industrieller und gewerblicher Kultur noch ein guter Fonds von Handfertigkeit, gewerblicher Geschicklichkeit geblieben. In Bagdad ist der Mittelpunkt dieser gewerblichen Produktion; hier wird noch Kamel- und Schafwolle, sowie die in geringen Mengen im Lande erzeugte Baumwolle zu Garnen und Geweben verarbeitet, das Posamentiergewerbe erzeugt geschmackvolle Artikel, und die Gerberei gar vermag Material für orientalische Schuhwaren in ansehnlicher Menge zum Export zu bringen. Direkt bedeutend endlich ist die Bagdader Seidenindustrie zu nennen; sie besorgt nicht nur die Nachfrage nach Geweben für die einheimische Nationaltracht, sondern sie fertigt auch Exportwaren (in 1900 für ca. 100 000 M.).

Wie für die Industrie, so ist Bagdad auch für den Handel Vorort und Mittelpunkt; namentlich gilt dies für den Binnen- und Transithandel, der in Bagdad nahezu einheitlich konzentriert ist. Zur Zeit der Chalifenherrschaft, als Bagdad noch das politische Zentrum des gewaltigen Gebietes war, welches es jetzt wenigstens teilweise wirtschaftlich beherrscht, war dies selbstverständlich. Nachdem dann aber der Stadt der politische Einfluss abhanden gekommen, machte sich alsbald ein Umstand geltend, der das Verlorene auf einem anderen Gebiete ersetzte. Bagdad wurde die Hauptzwischenstation für die Wallfahrtsbewegung der schiitischen Pilgersekte, welche nach dem Untergange des Chalifenreiches ihr Haupt erheben durfte. Gegenwärtig pilgern alljährlich an 50 000 Schiiten zu den Grabstätten der Begründer ihrer Sekte in Kerbela, Nedschef, Ali Meschhed u. a. O. Der Hauptstrom dieser Pilger berührt Bagdad zweimal, auf dem Hin- und Rückwege, und es hat sich im Anschluss an diese Pilgerfahrten ein lebhafter Handelsverkehr entwickelt. Nach allen Himmelsrichtungen gehen nach und von Bagdad aus uralte Karawanenwege, deren wichtigsten die Folgenden sind: Von Bagdad über Kerkut-Diarbekir nach Samsun bezw. Trapezunt am Schwarzen Meere; von Bagdad über Deir-Aleppo nach Alexandrette; von Bagdad über Palmyra oder direkt durch die Wüste nach Damaskus; von Bagdad über Khanikin nach Teheran; diese letztgenannte Route verdient, zusammen mit ihrer rückwärtigen Verlängerung über den Tigris nach Kerbela besondere Beachtung, weil zwischen Khanikin und Kerbela über Bagdad der Hauptstrom der schiitischen Pilger hin- und zurückflutet; diesem Umstande trägt das Bagdadbahnprojekt dadurch Rechnung, dass es eine Stichbahn von der Hauptstrecke oberhalb Bagdads nach Khanikin vorsieht; die 40—50 000 Pilger, welche diese Verbindung jährlich doppelt benützen werden, stellen die Rentabilität wenigstens für diese Verbindungsstrecke der Bagdadbahn (annähernd 250 km) von vornherein sicher. Endlich ist Bagdad auch noch über Nedschef an die dem Mekkapilgerverkehr

dienende zentralarabische Route angeschlossen, und über Basrah führt in Anschluss an die Tigristhalfahrt die Strasse nach dem Sandschak Nedschd (Kuweit). Aus dieser Zusammenstellung des gewaltigen Netzes uralter Karawanenstrassen erhellt am besten die zentrale Bedeutung Bagdads für einen umfangreichen Transit- und Binnenhandel. Nähere Daten über die Warenbeförderung auf diesen Karawanenstrassen sind naturgemäss nur sehr schwer zu beschaffen; für den Transitverkehr via Khanikin nach Persien existiert eine Schätzung, wonach die Menge der beförderten Güter dem Inhalte von mindestens 1000 Waggonladungen entsprechen soll, ihr Wert wird auf ca. $14^1/_2$ Mill. Mark bemessen; hierzu liefert die persische Produktion hauptsächlich Gummi, Häute und Felle, Opium, Schafwolle und Teppiche (ca 910000 M.).

An der Gesamtsumme des Aussenhandels von Bagdad und Basrah ist der Transit nach Persien mit etwa 12—13 % beteiligt.

Dank der zentralen Position, welche Bagdad innerhalb der Industrie wie des Binnen- und Transithandels von Mesopotamien einnimmt, hat sich in der Aussenhandelsbewegung des Landes eine eigenartige Erscheinung herausgebildet, — eine Art von Arbeitsteilung: Während nämlich Basrah, infolge der billigen Thalfahrten, fast den gesamten Exportverkehr Mesopotamiens an sich gezogen hat, ist Bagdad der Hauptplatz für den Import geworden. Als der Endpunkt der Seeschiffahrt, bis wohin die höchstens 6 m Tiefgang besitzenden Dampfer der vier, den Überseeverkehr Basrahs monopolisierenden englischen Schiffahrtsgesellschaften vorzudringen vermögen, und gelegen an dem Zusammenlauf zweier im allgemeinen sehr schiffbarer Ströme, ist Basrah allerdings der gegebene Ausgangspunkt für den Export Mesopotamiens. Der Import aber verlangt, zumal in einem Lande, dessen Verkehrsverhältnisse im allgemeinen noch im modernen Sinne unentwickelt sind, vor allen Dingen einen Markt, einen Ort, wo die Käufer kraft uralter Gewohnheit und auf altausgefahrenen Handelszwegen sich zusammenzufinden pflegen. Da, wie oben gezeigt, Bagdad dieser Forderung in seltenem Masse gerecht wird, so hat Basrah, dem es an jenen Voraussetzungen im allgemeinen mangelt, lediglich die Rolle des Ein- und Durchfuhrhafens für den Import nach Bagdad übernehmen können. Sehr bezeichnend in dieser Beziehung ist es, dass gelegentlich Waren, die nach Basrah bestimmt sind, über diesen Hafen zunächst nach Bagdad gehen und dort von dem Importeur abgesondert und nach Basrah reexpediert werden; die betreffenden Waren machen so einen Umweg von beiläufig 1000 km! Zahlenmässig stellt sich das Verhältnis so dar, dass von dem mesopotamischen Import im ungefähren Gesamtbetrage von 26 Mill. Mark auf die Bagdader Importsphäre allein ca. $21^1/_2$ Mill., auf die direkte Einfuhr nach Basrah nur etwa $4^1/_2$ Mill. Mark entfallen, während umgekehrt in dem auf rund 33 Mill. Mark sich belaufenden Exportverkehr Basrah mit ca. $21^1/_2$ Mill. direkter Ausfuhr den Bagdader Export um ca. 14 Mill. Mark überragt; die an der Gesamtexportsumme noch fehlenden 4 Millionen machen den Transit aus Persien über Bagdad aus und wären der direkten Ausfuhr dieses Platzes zuzurechnen; neuerdings aber beginnt der persische Export sich mehr und mehr dem einheimischen Hafen Mohammerah an der Mündung des neuregulierten Karunflusses in den Schatt-el Arab zuzuwenden unter Umgehung Bagdads als Vermittlerin.

Die Bedeutung dieser Arbeitsteilung im mesopotamischen Aussenhandel für die künftigen Chancen der Bagdadbahn leuchtet ohne weiteres ein, wenn man daneben berücksichtigt, dass die Waren, welche Mesopotamien zu exportieren hat, wenigstens soweit sie nach nichtasiatischen Ländern gehen, fast durchweg Massenprodukte sind, während die Importwaren doch meistenteils höherwertige Fabrikate darstellen. Erstere werden stets den billigeren Transportweg wählen, und das wird in den meisten Fällen der Wasserweg sein und bleiben. Deshalb ist nicht anzunehmen, dass in absehbarer Zeit es der Bagdadbahn gelingen wird, den Export, wenigstens soweit er aus den Gebieten des Zweistromlandes von Bagdad flussabwärts stammt, von dem Wasserwege nach Basrah weg und auf sich abzulenken. Derlei Erwägungen mögen auch mit bestimmend gewesen sein dafür, dass man, gemäss dem Wunsche des Sultans, eine unmittelbare Heranführung der Bagdadbahntrace an das Mittelländische Meer zu vermeiden, auf einen eigenen Anschluss an einen Mittelmeerhafen, wie z. B. Alexandrette, verzichtete und sich vorläufig damit genügen liess, dass von Adana nach Mersina wenigstens eine englische Linie die unentbehrliche Verbindung mit der Küste vermittelt. Umgekehrt hat die Bagdadbahn in der Konkurrenz um den Importverkehr entschieden manches vor dem Wasserwege voraus: Bagdads Stellung im Importhandel wirkt hier um so günstiger für die Bagdadbahn, als Bagdad doch immerhin rund 500 km von Basrah entfernt ist und für den Import bei der Bewältigung dieser Strecke es sich um die Bergfahrt handelt, — beides Momente, die bei der geschilderten Natur der Importwaren doppelt schwer ins Gewicht fallen dürften. Ob nun die Verhältnisse im mesopotamischen Aussenhandel sich wirklich in dem angedeuteten Sinne entwickeln werden, hängt natürlich nicht allein von den oben hervorgehobenen Momenten ab. Daneben bliebe noch mancherlei zu berücksichtigen, wie das absolute Übergewicht Englands im Überseeverkehr Basrahs, die Thatsache, dass Englands Einfuhr nach Mesopotamien mehr als doppelt so gross ist als die aller anderen Herkunftsländer zusammen, — dass ebenso die Dampfschiffahrt auf dem Tigris zum grösseren Teile in den Händen einer englischen Gesellschaft (die 12 % Dividende zahlt!) ist, und dass endlich auch die Mehrzahl der in Bagdad etablierten Importfirmen englisch ist; die Möglichkeit zum mindesten ist hier den englischen Verkehrsgesellschaften und Handelsfirmen gegeben, sich zu vereinigen zum Zwecke gemeinsamen Kampfes gegen die Bagdadbahn und ihre Interessen.*)

Deutschland steht in der Reihe der Herkunftsländer des mesopotamischen Importes noch sehr weit hinten; im zweiten Halbjahr 1900 führte es nach Bagdad nur für ca. 165000 M. Waren ein, während Grossbritannien für etwa $5^1/_2$ Mill. und die Schweiz beispielsweise für 226000 M. Waren nach Bagdad brachte. Allerdings hat Deutschland erst in den jüngsten Jahren begonnen, sich an dem Wettbewerbe um den mesopotamischen Markt ernstlich zu beteiligen, und es hat es verstanden, den Aufschwung des mesopotamischen Aussenhandels, wie ihn die nachstehende Tabelle veranschaulicht,

	in Basrah verschiffte	in Basrah eingelangte
	Güter: (Wert in Mill. Mark)	
1893	15,6	13,9
1898	16,9	24
1899	24,4	24,2
1900	33,2	25,8

sich in steigendem Masse zu nutze zu machen. In einzelnen Artikeln, wie Droguen, Tuchen, Pappwaren, Zucker, Bier, Seiden- und Emailwaren etc., hat die deutsche Einfuhr gegenüber der älteren Konkurrenz sehr bemerkenswerte Erfolge errungen. Die bekannten, mit den buntesten Bildern verzierten Dattelkartons sind ausschliesslich deutsches Fabrikat. Die Zunahme des deutschen Tuchimportes ist wesentlich dem Umstande zuzuschreiben, dass die deutschen Importeure der Neigung ihrer orientalischen Abnehmer für billige und — minderwertige Waren weit entgegengekommen. Fraglich erscheint, ob mit diesem Entgegenkommen ein momentaner Erfolg nicht etwa zu teuer bezahlt wird, denn im allgemeinen sollte das Streben dahingehen, der sprichwörtlichen Schäbigkeit und Genügsamkeit der Orientalen durch die Gewöhnung an das Bessere und Solidere entgegen zu wirken: nur so kann das orientalische Geschäft den Charakter des Minderwertigen und Unsoliden, der ihm zweifellos anhaftet, allmählich abstreifen. Andererseits muss dem unausrottbaren Hange des Orientalen, das Gewohnte vor dem Neuen eben um der lieben Gewohnheit willen zu bevorzugen, nach Möglichkeit Rechnung getragen werden; viel lässt sich hier schon durch die Art der Verpackung erreichen, indem diese sich sklavisch den gewohnten Mustern anschliesst. Der orientalische Markt erfordert das sorgfältigste Studium, wofür ein Beispiel: Die Mode der Bekleidungsstoffe wechselt im Bagdader Bezirk auffallend häufig. Neue Muster finden in den bemittelten Klassen stets bereitwillige Abnehmer. Ist nun ein solches Seiden- oder Wolltuchmuster Mode geworden, so entsteht in den unteren Schichten sofort eine lebhafte Nachfrage nach demselben Muster in Baumwollstoff. Solche gangbaren Muster sammeln die Impor-

*) Interessant ist in diesem Zusammenhange die vor kurzem eingetroffene Meldung von dem abschlägigen Bescheid, welcher von der Regierung des Sultans der russischen Regierung auf deren Gesuch, auf dem Tigris bis Bagdad eine eigene Dampferlinie einrichten zu dürfen, erteilt hat mit dem Hinweis auf das der englischen (Lynch-) Linie eingeräumte Monopol.

teure von Manchesterwaren und schicken sie schleunigst nach Manchester, von wo dann in kürzester Frist auf dem Bagdader Markte die betreffenden Baumwollimitationen für den Konsum der niederen Bevölkerung eintreffen. Auf diese Weise hat Manchester fast den gesamten Manufakturwarenhandel an sich gezogen. Eine dankbare Aufgabe, bei der das Streben nach Anpassung mit dem nach Gewöhnung des Orientalen an das Bessere sich zu vereinigen hätte, würde sich den Fabrikanten von landwirtschaftlichen Geräten, wie Sicheln, Sensen, Hacken etc., darbieten. Die mesopotamische Landwirtschaft begnügt sich noch vielfach mit den primitiven Erzeugnissen der arabischen Schmiede; die von der Bagdadbahn zu erhoffende Erweiterung der Bodenbearbeitung in Mesopotamien wird die heute schon einsetzende Nachfrage nach modernen Geräten bedeutend steigern.

Die Regierung unterstützt diese Nachfrage durch die Gewährung von Zollfreiheit für eine grosse Anzahl landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte, vorläufig bis zum 4./17. August 1911; neuerdings beginnt sie gar damit, landwirtschaftliche Maschinen an einzelne Grossgrundbesitzer gegen billigen Mietzins auszuleihen, um auch so die Einführung des maschinellen Betriebes bei ihren agrarischen Unterthanen zu fördern.

Die Kreditverhältnisse im Berichtsgebiete sind insofern günstige zu nennen, als in Bagdad eine genügende Anzahl von grossen europäischen und einheimischen Importfirmen (darunter eine deutsche) ansässig sind, mit denen sich in durchaus zuverlässiger Weise arbeiten lässt; unser Gewährsmann empfiehlt im übrigen seinen Landsleuten, die Konossamente zwecks Inkasso des Fakturenbetrages an die Ottomanbankfiliale in Bagdad zu leiten. Auf diese Weise lässt sich auch dem Übelstande am wirksamsten begegnen, dass im Bagdader Münz-, Mass- und Gewichtswesen eine wahrhaft babylonische Verwirrung herrscht. Auch auf diesem Gebiete wird die Bagdadbahn, indem sie ihre Tarife auf notwendig einheitlicher Grundlage normiert, Gutes wirken können.

Es hiesse, den Rahmen dieses nüchternen Berichtes überschreiten, wollten wir die mancherlei vorschnellen Urteile über die Aussichten der künftigen Bagdadbahn um ein weiteres vermehren. Das Eine aber geht aus dem Gesagten unstreitig hervor, dass für die aufstrebenden Länder am Euphrat und Tigris der Bagdadbahnbau von den segensreichsten Folgen sein wird, — und darum hoffen wir, dass er auch den deutschen Geldgebern sich schliesslich als ein vorteilhaftes Geschäft erweisen wird.

Deutsche Ausgrabungen in Asien.

II.

Babylon.

Die unter dem Protektorate Seiner Majestät des Deutschen Kaisers stehende Deutsche Orientgesellschaft blickt nunmehr auf eine fünfjährige erfolgreiche Wirksamkeit zurück. Nachdem während des Winters 1897/98 Professor Eduard Sachau und Dr. Robert Koldewey im Auftrage der Gesellschaft eine Forschungsreise in Assyrien und Babylonien beendigt hatten, entschloss man sich, in den Ruinen das alten Babylon den Spaten anzusetzen. Koldewey, der schon früher gemeinsam mit Professor von Luschan für das Orientkomitee gegraben hat, wurde mit der Leitung der Unternehmung betraut. Seit dem 26. März 1899, wo der erste Spatenstich gethan wurde, hat Koldewey ohne Unterbrechung, unbekümmert um allerhand Entbehrungen und die Unbilden des Klimas, den Arbeiten vorgestanden und sich zu gleicher Zeit mit der vorläufigen Bearbeitung der wissenschaftlichen Resultate befasst, eine Leistung, die einzig in der Geschichte der modernen Ausgrabungen dasteht. Ihm zur Seite standen die Assyriologen Dr. Meissner und Dr. Weissbach und der Regierungsbauführer Andrae. Besonderes Verdienst um die Ausgrabungen von Babylon hat sich infolge seiner langjährigen Erfahrung und Kenntnis des Landes der deutsche Konsul in Bagdad, Herr Richarz, erworben.

Es ist bekannt, dass um die Mitte des XIX. Jahrhunderts französische und englische Expeditionen die Ruinen von Niniveh, der Hauptstadt des alten assyrischen Reiches, durchforscht und von dort prachtvolle Reliefskulpturen nach London und Paris gebracht haben. Eine Untersuchung Babylons, der zweiten mesopotamischen Weltstadt, war zwar auch schon damals von den Engländern Layard, H. Rawitson und Rassam und von den Franzosen Fresnel und Oppert in Angriff genommen worden, ohne dass man jedoch über oberflächliche Versuchsgrabungen herausgekommen war. Man hatte eine wertvolle Bauurkunde des Königs Nebukadnezar zu Tage gefördert, und die Franzosen hatten eine Menge von interessanten altbabylonischen Reliefziegeln gefunden, die jedoch nicht nach Europa gelangten, da das mit den Funden beladene Schiff im Tigris unterging.

Systematische Untersuchungen der Ruinen der babylonischen Weltstadt standen bisher noch aus, und es sollte deutscher Energie vorbehalten bleiben, das Versäumte nachzuholen. Von Anfang an war man sich darüber klar, dass hier, im Flachlande, im Gebiet des Ziegelbaues, keine bedeutenden Werke der Bildhauerkunst in der Art der Alabasterreliefs von Niniveh gefunden werden würden.

Auf diese Hoffnung musste man von vornherein Verzicht leisten; aber vom wissenschaftlichen Standpunkte aus nicht minder wichtige Resultate konnten erwartet werden, wenn man die Paläste, Tempel und Befestigungen aus der Zeit der mächtigen Assyrerfürsten wieder auffand, wenn die bisher unklare Topographie der Hauptstadt Nebukadnezars, Kyros', Alexanders klargelegt würde. Dass historisch wertvolle Urkunden und Kleinfunde aller Art nicht ausbleiben würden, war unzweifelhaft; und im stillen hegte jeder mit den Verhältnissen Vertraute die Hoffnung, dass vielleicht Reste von jenen farbigen, in Fayence ausgeführten Reliefdarstellungen zu Tage kommen würden, die nach dem Zeugnis antiker Schriftsteller die Paläste von Babylon geschmückt haben. Man dachte an die prachtvollen, aus buntglasierten Ziegeln zusammengesetzten Friese, schreitende Löwen und die Leibwache des Perserkönigs darstellend, die aus dem Palast Artaxerxes II. in Susa stammen und durch Dieulafoys Ausgrabungen nach Paris gekommen sind. Die in Babylon erwarteten Denkmäler dieser Art müssten noch bedeutender sein, da sie sicher als Vorbilder für die keramische Dekorationskunst der Perser gedient haben.

Alle diese Hoffnungen, die bei Beginn der Ausgrabungen in Babylon gehegt wurden, haben sich bisher in schönstem Masse erfüllt und lassen einen erfolgreichen Fortgang der Ausgrabungen erwarten.

Die Trümmer Babylons liegen, zwei Tagereisen in südlicher Richtung von Bagdad entfernt, am linken Ufer des Euphrat in der Nähe des heutigen Dorfes Koweiresch; sie bilden jetzt verschiedene, von Thälern durchzogene Hügel, ein vollständiges Gebirge. Der von den Einwohnern Kasr (d. h. Schloss) genannte Teil wurde zuerst untersucht, und die Grabungen haben hier die Königsburg Nebukadnezars zu Tage gefördert. Die früheren chaldäischen Herrscher haben wahrscheinlich in einem anderen Gebiete der Stadt, auf der Stelle der mehr südlich gelegenen, jetzt Amran genannten Ruinenstätte residiert. Die Westgrenze des Kasr bildete früher das Bett des jetzt mehr westlich fliessenden Euphrats. Die Burg Nebukadnezars zerfällt nun in zwei verschiedene aneinanderstossende Teile: Nördlich die Hauptburg Nimitti-Bêl, im Süden die Burg Imgur-Bêl. Östlich von diesen Burgen, am Rande ihrer Befestigung zog sich die grosse Prozessionsstrasse hin, welche zum Nationalheiligtum von Babylon, zu dem dem Gott Marduk geweihten Tempel Esagila führte, der hoffentlich auch noch gefunden werden wird. Dagegen hat man schon jetzt nordöstlich von der Südburg einen geräumigen, der Göttin Ninmach geweihten und von Sardanapal erneuerten Tempel, eine Hofanlage mit Altar in der Mitte, aufgedeckt. Hier kamen kleine Terrakotta-Figürchen zum Vorschein, die einen Begriff von dem nicht mehr vorhandenen Kultbild der Göttin geben können; sie gleichen ähnlichen chaldäischen Figürchen, die M. de Morgan jüngst in Susa gefunden hat. Auch fand man in diesem Tempel eine Menge von Reliefziegeln, Teile von Stier- und Vogeldarstellungen, mit denen die Wände bekleidet waren.

Die beiden Burganlagen Nebukadnezars sind von hohem Interesse; vor allem die Südburg, die auf der Stelle eines Baues von König Nebupolassar errichtet ist, mit vielen kleinen Kompartimenten und dem vor einem Hof gelegenen Thronsaal. Gewaltige, teilweise 17 m starke Mauern umgeben diese Palastanlage, alles aus Ziegelsteinen erbaut, von denen jeder Hundertste den Stempel des königlichen Bauherrn trägt. Die nördliche Hauptburg, zu deren Schutz die östliche Festungsmauer verdoppelt wurde, ist aus besonders sorgfältig hergestellten, glasharten Ziegeln zusammen-

gesetzt. Zwischen diesen beiden Festungsmauern lief die schon erwähnte Prozessionsstrasse des Gottes Marduk hin, und ihren unteren Teil flankierten Friese aus farbigen Reliefiliesen. Während die ähnlichen Friese aus Susa mehr oder weniger ergänzt und rekonstruiert sind, hat man hier so viele Bruchstücke gefunden, dass die einzelnen, sich wiederholenden Löwenfiguren genau zusammengesetzt werden konnten. Auf hellblauem Grunde schreiten diese meisterhaft gezeichneten Tiergestalten, bei denen die Farben des Körpers geringe Variationen zeigen, teils weisser Körper mit gelber Mähne, teils gelber Körper mit grüner Mähne. Die Deutsche Orientgesellschaft hat ihren Mitgliedern in einer grossen, von Herrn Andrae gezeichneten farbigen Tafel einen solchen „Löwen von Babylon" im vergangenen Jahre zum Geschenk gemacht.

Diese Fayencebekleidung der Wände war von späteren Ziegelräubern absichtlich abgeschlagen worden; in allerletzter Zeit hat nun Koldewey im Kasr Mauerzüge aufgedeckt, an deren Wandung sich die glasierten Ziegel noch an der ursprünglichen Stelle erhalten haben. Es sind hier Fabelwesen und schreitende, geflügelte Stiere wiedergegeben, und „diese aufrechtstehenden Emailwände mit ihrer ehrwürdigen Patina wirken", nach Koldeweys letztem Bericht „wundervoll".

Von besonderer Wichtigkeit ist ferner die jüngst erfolgte Aufdeckung eines Thores an der Prozessionsstrasse mit einem mächtigen Kalksteinblock, auf dem König Nebukadnezar die Erbauung dieses Portals und die Errichtung von ehernen Stieren zu Ehren Marduks erwähnt.

Es würde zu weit führen, die reiche Anzahl von Kleinfunden, die besonders auf der Trümmerstätte von Amran zu Tage traten, einzeln aufzuführen: Babylonische Siegelringe und Zylinder, Schmuckstücke aus Perlen und Edelsteinen, Teile von polylithen Statuen, Bruchstücke eines kostbaren, aus Stein und Metall zusammengesetzten Thrones, endlich eine Fülle von beschrifteten Thontafeln. Von grösserer Bedeutung ist ein Lapislazuli-Siegel mit dem Bilde des Gottes Marduk (um 850 v. Chr.); eine Kalksteinplatte mit den Reliefdarstellungen von Gottheiten und des Stifters, eines Statthalters der stromaufwärts gelegenen Landschaft Suchu; endlich eine Stele von Dolerit mit dem Bilde des hettitischen Donnergottes. Die gleiche Figur zeigt eine, von v. Luschan in Sendschirli gefundene und jetzt im Berliner Museum untergebrachte Reliefplatte. Wahrscheinlich ist diese Stele von einem babylonischen Herrscher erobert und als Siegesbeute in seine Residenz eingeführt worden.

Die Erfolge der vierjährigen Ausgrabung in Babylon liegen also, wie vielfach angenommen wird, nicht nur auf topographischem Gebiete. Neben der besonders wichtigen Klarstellung der Stadtanlage und der Schlösser Nebukadnezars haben die Untersuchungen vor allem in den zahlreichen babylonischen emaillierten Reliefriesen für die Kunstgeschichte unschätzbares Material zu Tage gefördert.

Weitere Ausgrabungen sollen binnen kurzem bei den Hügeln Fasa und Abu-Hasab begonnen werden.

Von Anfang an ist die Deutsche Orientgesellschaft bemüht gewesen, weite Kreise für ihre Unternehmungen zu interessieren und das Interesse bei ihren Mitgliedern durch häufige Berichte über den Stand der Arbeiten, die in der Form von Mitteilungen der Gesellschaft erscheinen, durch wissenschaftliche Publikationen der bemerkenswertesten Funde und durch Vorträge wach zu halten. Den letzten Vortrag hielt über das Thema „Babel und Bibel" das Vorstandsmitglied Professor Delitzsch, der sich augenblicklich zu einer Studienreise nach Mesopotamien begeben hat.

Die stets wachsende Zahl der Mitglieder der Gesellschaft beträgt jetzt 656. Seine Majestät der Kaiser spendete in den letzten Jahren eine Beihilfe von 15000 Mark, und die preussische Staatsregierung setzte eine jährliche Subvention von 75000 Mark fest.

Durch die hochherzige Schenkung eines Vorstandsmitgliedes, des Herrn James Simon, ist die Deutsche Orientgesellschaft in den Besitz von mehreren wertvollen babylonischen Kunstdenkmälern gelangt, die im Berliner Museum Aufstellung gefunden haben; so einer aus dem dritten Jahrtausend stammenden Bronzefigur, einer weiblichen Kanephore.

Ein zweites Thätigkeitsfeld der Deutschen Orientgesellschaft befindet sich in Ägypten, wo unter Leitung von Dr. Ludwig Borchardt der Tempelbezirk von Abusir bei Kairo ausgegraben wird.

Münchner Orientalische Gesellschaft.

IV. Allgemeine Versammlung.

30. April.

R. Giehrl, Leutnant im 2. bayr. Inf.-Regt. „Kronprinz": „Erlebnisse an der chinesischen grossen Mauer im Frühjahr 1901."

Ein mehr oder minder einförmiges Garnisons- und Lagerleben in Tientsin und Pautingfu hatte bei der Truppe (hier II. Bat. 4. ostas. Inf.-Regts.) den letzten Schimmer der Hoffnung auf kriegerische Ereignisse fast völlig erlöscht. Da trat in letzter Stunde der ersehnte Umschwung ein. Das Nichteinhalten der festgesetzten Demarkationslinie und ein verräterischer Überfall einer deutschen Offizierspatrouille seitens chinesischen Militärs im äussersten Westen von Petschili gab Ende Februar 1901 den Anstoss zur Eröffnung der Feindseligkeiten.

Redner schilderte mit lebhaften Farben die eigenartige Schönheit des Hochlandes, das man auf dem Marsche an die grosse Mauer nunmehr betrat. Die Wirkung der landschaftlichen Reize war um so stärker, als man bisher deren in der einförmigen Ebene nahezu gänzlich entbehrt hatte.

In den Engpässen westlich des Anscholing (Passes) kam es am 1. März zu einem Zusammenstoss der 30 Mann starken Erkundungsabteilung und chinesischen Schansitruppen in zehnfacher Überlegenheit. In $^3/_4$stündigem Gefecht verlor erstere 3 Tote, 1 Verwundeten. Das Renkontre führte in der Folge zu dem Gefecht von Tschang-tschönnling am 8. März, in welchem genannter Hochgebirgspass von dem hauptsächlich aus dem II. Bat. 4. ost. Inf.-Regt. bestehenden Detachement Oberst von Ledebur genommen und diese, den Weg nach Schansi sperrende Stellung darauf von den deutschen Truppen dauernd besetzt wurde.

An diese traten nun Aufgaben in reichem Masse und von grosser Vielseitigkeit heran; in erster Linie galten sie der Einrichtung in den zur Unterkunft benutzten, halb zerstört angetroffenen Ortschaften und Wegebauten.

Eine interessante und eigenartige Episode bildete die Zusammenkunft, die Mitte März zwischen Major Graf Montgelas und dem Kommandeur der Schansitruppen, General Ma-tschün-yü stattfand. Die Unterredung ging im in der Provinz Schansi schön gelegenen Camakloster Ta-lou-tze vor sich und bezweckte u. a. die Absteckung einer Demarkationslinie; sie bot Gelegenheit, die chinesischen Truppen näher kennen zu lernen, deren Beeinflussung durch deutsche Instruktoren unverkennbar war. — Der einziehende Frühling, der eine herrliche Vegetation ins Leben rief, brachte auch den Beginn von neuen militärischen Operationen; einer allgemeinen Offensive der zweiten deutschen und einer französischen Infanterie-Brigade gegen die feindlichen Stellungen bei Huolu.

Dem Vortragenden war hierbei die Aufgabe zugefallen, als Führer einer aus 8 Reitern bestehenden Patrouille die Verbindung zwischen seinem vor Tschang-tschönn-ling stehenden Bataillon und dem rechten Flügel der deutschen Brigade herzustellen. Zu diesem Zwecke musste das Hochgebirge auf engen Steilpfaden durchquert werden, ein vom Verkehr abliegendes, von keinem Soldaten bislang berührtes Gebiet, von dem man als Orientierungsmittel eine Karte in 1 : 2000000 besass.

Am 2. Marschtage im Begriffe, den Hutoho bei Pingschan zu überschreiten, fand die Patrouille Gelegenheit, einer von chinesischen Truppen angegriffenen französischen Brückenwache zu Hilfe zu eilen. Der Vortragende übernahm die Führung eines französischen Halbzugs; die Kommandos in beiden Sprachen gebend, warf er in Gemeinschaft mit dem französischen kommandierenden Offizier den Gegner aus seiner Stellung.

Zwei Tage später kam die Patrouille gerade recht, um sich an dem Gefecht der Kolonne Ledebur bei Haischan-Kuan zu beteiligen.

Über Hsingtang wurde die Heimkehr angetreten. Man hatte in 8 Marschtagen 505 km zurückgelegt, die grössere Hälfte davon durch unwegsames Hochgebirge.

Als Ende Mai die Truppen von der grossen Mauer zurückgezogen wurden, verliess man mit wirklichem Bedauern die liebgewordene Gegend, wo dem Soldaten auch das Abenteuer gelacht hatte.

Eine Reihe nach selbst aufgenommenen Photographieen hergestellter Lichtbilder illustrierten trefflich den Charakter der chinesischen Berge und nicht zuletzt die ausserordentlichen Schwierigkeiten, welche die brave Truppe zu überwinden hatte.

Aus dem Jahresbericht des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees.

Das Kolonial-Wirtschaftliche Komitee, über dessen Thätigkeit wir in Nr. 4 dieser Zeitschrift Mitteilung gemacht haben, veröffentlicht soeben seinen Jahresbericht pro 1901/02, der, reich ausgestattet mit statistischen Tafeln des Handels und der Eisenbahnen in Afrika und Tabellen über Beschaffung und Verteilung von Saatgut und chemische und technische Untersuchungen, ein in knappen Zügen gehaltenes Bild von der von dem Komitee im Berichtsjahre geleisteten Arbeit giebt. Da das Komitee in erster Linie unseren Kolonieen sein Interesse widmet, so befasst sich der Bericht über „Wirtschaftliche Unternehmungen" entsprechend dem Umstande, dass der Hauptteil unseres Kolonialbesitzes in Afrika gelegen ist, in der Hauptsache mit diesem Erdteile. Immerhin erfährt auch Asien wie in den Arbeiten, so in dem Berichte des Komitees einige Berücksichtigung. Indem wir kurz der umfassenden Thätigkeit des Botanikers Schlechter zur Beschaffung von Saatgut, Guttapercha, Kautschuk, Gambir, Sago, Tapioka und Muskatnuss auf den Südseeinseln und des schönen Erfolges desselben Herrn gedenken, der in Deutsch-Neuguinea das zahlreiche Vorkommen von brauchbaren Kautschuk und Guttapercha liefernden Pflanzen feststellen konnte, geben wir nachstehend die Ausführungen des Jahresberichtes über „Die Baumwollexpertise des Dr. Endlich in Kleinasien" und über die „Baumwollkultur in Russisch-Asien" wieder:

„Im Auftrage des Komitees weilt seit Mitte Mai der landwirtschaftliche Sachverständige Dr. Endlich in den Baumwollbezirken von Smyrna, um die Möglichkeit der Ausdehnung der dortigen Baumwollkultur festzustellen, insbesondere folgende Fragen zu lösen:

1. ob und in welcher Weise deutsche Erwerbsunternehmen (Aufkaufsgesellschaften) dort sich einrichten liessen;

2. in welcher Weise die Baumwollkultur der dortigen Bauern zu fördern wäre (Vorschüsse, Lieferung von Saatgut und landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten, Beschaffung von Zugvieh etc. durch deutsche Erwerbsunternehmen);

3. welche Massregeln zur Schaffung einheitlicher Marken getroffen werden müssten.

Herr Dr. Rudolf Fitzner hat gelegentlich einer auf eigene Kosten unternommenen Reise nach Adana-Mirsina und Smyrna Erfahrungen auch über die dortige Baumwollkultur gesammelt, die auf Veranlassung des Komitees in der No. 11/1901 des „Tropenpflanzers" veröffentlicht sind.

Das Auswärtige Amt hat auf Veranlassung des Komitees Erhebungen über den Stand der Baumwollkultur in Turkestan, Transkaspien und Transkaukasien durch den landwirtschaftlichen Sachverständigen der Kaiserlich deutschen Botschaft in Petersburg angestellt. Der Bericht giebt ein übersichtliches Bild über die grossartige Entwickelung der jugendlichen Baumwollkultur in Russisch-Asien, die heute im wesentlichen als Kleinbauernkultur betrieben wird. Die Produktion von Rohbaumwolle in Russisch-Asien ist von 325 000 Doppelzentnern im Jahre 1890 auf 848 000 Doppelzentner im Jahre 1899 gestiegen und deckt heute bereits ein Drittel des ebenfalls enorm gestiegenen Verbrauchs der russischen Textilindustrie (1890: 1 260 000 Doppelzentner, 1899: 2 500 000 Doppelzentner).

Die in Russisch-Asien gesammelten Erfahrungen sind auch für uns wertvoll."

(Bericht im „Tropenpflanzer" 1901 No. 7.)

Winke für die Ausfuhr von Automobilen nach Asien.

Der in Calcutta erscheinende „Indian Engineering", eine der angesehensten technischen Zeitschriften Asiens, widmet in seiner Ausgabe vom 26. April dieses Jahres der Frage der Verwendbarkeit von Automobilen, insbesondere von schweren Lastwagen, in Vorderindien eine eingehende Betrachtung. Er weist auf die ausgezeichneten Wegebauverhältnisse Britischindiens hin und behauptet, dass der Strassenbau in Vorderindien mindestens auf der gleichen Höhe stehe, wie in England. Der Inlandstransport werde — von den Eisenbahnen abgesehen — ausschliesslich durch den landesüblichen Ochsenwagen besorgt; dieser sei also der Konkurrent, mit dem der Motorwagen in Wettbewerb zu treten habe, und dessen Leistungsfähigkeit den Massstab angebe für die Forderungen, die man mindestens an diesen zu stellen habe: es sei aber zweifellos, dass die Automobilindustrie schon heute Lastwagen herzustellen vermöge, die in der Überwindung von Terrainschwierigkeiten, in der Tragfähigkeit und in der Billigkeit des Transportes den Ochsenwagen überträfen.

Auf dieser technischen Grundlage wird dann ein grandioses Projekt aufgebaut: Die indischen Eisenbahngesellschaften, die in dem bekannten Streite über die Bevorzugung amerikanischer Lokomotiven vor den englischen auf ihren Linien sich aussergewöhnlich vorurteilsfrei und weitblickend gezeigt haben, sollten den Automobilbetrieb selbst in die Hand nehmen und ihren Zwecken dienstbar machen. Automobillinien sollten vor allem dort eingerichtet werden, wo sich der Eisenbahnbetrieb wegen Mangels an Frachtgütern nicht lohne, der viel billigere Automobilbetrieb aber immerhin noch eine Rente abzuwerfen vermöge; auf diese Weise könnten auch Lücken in dem System der Eisenbahnlinien vorteilhaft ausgefüllt werden. Sodann könne man in allen den Fällen, wo die Rentabilität etwa geplanter Eisenbahnlinien noch zweifelhaft sei, durch vorläufige Einrichtung einer Automobillinie sich hierüber Gewissheit verschaffen und brauche so die Anlage unrentabler Eisenbahnlinien nicht zu riskieren. Schliesslich solle das Automobil auch noch dazu benutzt werden, um in den meist recht umfangreichen Rayons der einzelnen Bahnstationen die Frachtgüter unmittelbar bei den Interessenten abzuholen und abzuliefern und so — unter Ausschaltung des Ochsenwagens — die gesamte Güterbewegung, soweit sie überhaupt in den Bereich der Eisenbahnen falle, unter die einheitliche Regie der Eisenbahngesellschaften zu bringen.

Ob und wieweit die Eisenbahngesellschaften selbst hinter diesen Ausführungen des „Indian Engineering" stehen, ist leider nicht ersichtlich; auch vergisst der Verfasser des Artikels anzugeben, welches Material er für den Antrieb der Automobile am geeignetsten hält; die indischen Eisenbahnen benutzen bekanntlich vielfach Petroleum als Feuerungsmaterial. Immerhin ist die Anregung des „I. E." aller Beachtung wert, und es ist zu berücksichtigen, dass es sich hier eventuell um ein Millionenobjekt handeln würde, das, vom allgemein wirtschaftlichen Standpunkte betrachtet, nicht so ganz aussichtslos erscheint: Denn Britischindien besitzt ein Eisenbahnnetz von annähernd der gleichen Ausdehnung wie das preussische, nämlich ca. 55 000 km. Das Areal des britischen Kaiserreiches ohne die Schutzstaaten, auf das der Hauptteil dieses Eisenbahnnetzes entfällt, ist um das Sieben- bis Achtfache grösser als das des Königreichs Preussen, hat dabei aber eine Bevölkerungsdichtigkeit von 88 Einwohnern auf 1 qkm, d. h. annähernd ebensoviel wie Preussen (91 auf 1 qkm nach der Zählung von 1895). Angesichts dieser Zahlen kann das geschilderte Projekt, selbst unter Berücksichtigung des Umstandes, dass weite Gebiete Vorderindiens arm und unproduktiv sind, als wirtschaftlich begründet und durchführbar gelten.

Ein weiteres Absatzgebiet für Automobile scheint Japan zu werden. Der amerikanische Konsul in Nagasaki berichtet unter dem 17. März dieses Jahres, dass ein- und zweisitzige Automobile in Japan guten Absatz finden würden zur Verwendung an Stelle der Jinrikischas, der bekannten zweirädrigen, von flinken Kulis gezogenen Wagen, von denen am 1. April 1901 in dem Inselreiche 206 848 Stück, meist einsitzig, nur etwa zum 10. Teile zweisitzig, im Gebrauch waren. Die Voraussetzung für ein erfolgreiches Konkurrieren der Automobile ist billige Preisstellung. Einen Anhaltspunkt hierfür

bietet der Bericht des amerikanischen Generalkonsuls in Singapore, worin als Durchschnittspreis für die im Jahre 1900 dort aus Japan eingeführten 60 000 Jinrikischas auf ca. 83 M. angegeben wird. Bei diesem enorm billigen Preise der Jinrikischas würde eine wirksame Konkurrenz der Automobile ausgeschlossen erscheinen, wenn nicht der Preis der menschlichen Arbeit auch in Japan infolge der zunehmenden Industrialisierung bedeutend gestiegen wäre; so z. B. erfuhren nach dem chinesisch-japanischen Kriege von 1896 bis Oktober 1897 die Löhne der männlichen Arbeiter eine Steigerung um durchschnittlich 45 %, die der weiblichen gar um 83 %.

Diese Lohnsteigerung verschiebt immer mehr das Verhältnis der Gebrauchskosten für das Jinrikischa und das Automobil zu Gunsten des letzteren, so dass dieses, wenn nicht schon heute, so doch mit der Zeit erfolgreich gegen das erstere konkurrieren wird. Da der Gebrauch von Pferden zur Personenbeförderung in Japan nicht wie in Europa alt eingebürgert ist, so befindet sich das Automobil dort in der Konkurrenz mit dem Pferde von vornherein in einer bedeutend günstigeren Position. Die deutschen Automobilfabrikanten sollten sich das nähere Studium dieser Fragen angelegen sein lassen, zumal der Gebrauch des Jinrikischas, wie schon aus dem oben angeführten Berichte aus Singapore hervorgeht, keineswegs auf Japan beschränkt ist.

Nicht unerwähnt darf hier das Ausschreiben des Munizipalrates von Shanghai für Automobilomnibusse bleiben. Bei der erst neuerdings wieder hervorgetretenen deutschfeindlichen Haltung des überwiegend aus Engländern zusammengesetzten Shanghaier Stadtrates dürfte indess für die deutsche Industrie bei dieser Submission nicht viel zu holen sein. Bemerkt sei, dass die ursprünglich auf den 30. Juni d. J. festgesetzte Anmeldefrist bis zum 31. Juli hinausgeschoben ist. Shanghai besitzt übrigens an Ort und Stelle eine seit Mai d. J. bereits in Betrieb befindliche, mit französischem Kapital errichtete Automobilfabrik.

Aus Burma (Hinterindien) meldet ein französischer Konsulatsbericht über thatsächlich entstandene Nachfrage nach leichten, aber in Anbetracht der schlechten Strassenbauverhältnisse möglichst widerstandsfähigen Automobilen, sogen. Voiturettes. Die Motorwagen können für Petroleum-, Dampf- oder Spiritusbetrieb eingerichtet sein und unterliegen einem Eingangszoll von nur 5 % ad valorem.

Schliesslich wird noch aus Beirut von dem dortigen amerikanischen Konsul über Bedarf an Automobilen berichtet. Der stetig steigende Touristenverkehr in Palästina und Syrien lasse die Einführung von Automobilen wünschenswert erscheinen. Von Beirut aus besuchten jährlich an 750 Touristen Baalbeck und Damaskus, die Zahl der Touristen in Palästina beziffere sich auf mindestens das Doppelte, ungeachtet der vielen Tausende von christlichen und mohammedanischen Pilgern. Trambahnen gebe es dort überhaupt nicht, und die vorhandenen Eisenbahnfahrgelegenheiten seien verschwindend gering. Die Automobile müssten wegen des bergigen Geländes von besonders starker Bauart sein, obschon der Zustand der Strassen im allgemeinen kein schlechter sei und stetig verbessert werde. Der Sultan ist bekanntlich ein abgesagter Feind der Elektrizität in jeglicher Verwendungsart; also sind elektrisch betriebene Automobile von vornherein ausgeschlossen, und es käme wohl hauptsächlich Spiritus als Antriebsmaterial in Betracht. In dieser Beziehung dürfte interessieren, dass eine bekannte deutsche Gasmotorenfabrik für die Bewässerungsanlagen in den kaiserlichen Gärten zu Jaffa Spiritusmotore geliefert und auch in Bagdad schon einen grossen Spiritusmotor aufgestellt hat.

Schutz der ausländischen Warenzeichen in China.

Der amerikanische Konsul in Schanghai berichtet, die Importeure von amerikanischen Zigaretten in China hätten sich lange Zeit vergeblich bemüht, den chinesischen Zigarettenfabrikanten, welche ihre minderwertigen Fabrikate mit Warenzeichen amerikanischer Firmen versahen und dadurch den Absatz amerikanischer Zigaretten in China wesentlich beeinträchtigten, das Handwerk zu legen. Neuerdings aber hätten seine, des Konsuls, Vorstellungen bei drei im Innern Chinas herrschenden Vizekönigen den Erfolg gehabt, dass die chinesischen Würdenträger in ihren Provinzen auf dem Verordnungswege die Herstellung, den Verkauf und den Besitz von fälschlich mit amerikanischen Warenzeichen versehenen inländischen Erzeugnissen verboten. Die betrügerische Nachahmung amerikanischer Zigaretten habe danach völlig aufgehört. Der Konsul fügt hinzu, dass diese Verordnungen die einzigen ihrer Art seien, die jemals von einem ausländischen Beamten bei einem Vizekönig durchgesetzt worden sind, und er spricht die Hoffnung aus, dass dieser Präzedenzfall auch auf die Verhandlungen zur Abschliessung eines Markenschutzvertrages günstig einwirken werde.

Weit mehr Anlass zur Sorge und Beschwerde als diese bisher nur sporadisch auftretende Nachahmung ausländischer Handelsmarken seitens chinesischer Gewerbetreibender, bietet das immer mehr um sich greifende unlautere Verfahren der Japaner im Wettbewerb um den chinesischen Markt. Den zahlreichen gegen diese unlautere Konkurrenz erhobenen Anklagen schliesst sich neuerdings wieder der österreichisch-ungarische Konsul in Shanghai an, welcher in seinem Jahresberichte für 1901 u. a. schreibt: „In letzter Zeit fängt auch Japan an, minderwertige Sorte (Seife) — sehr oft unter fremder Schutzmarke — einführen, was um so bedauerlicher ist, da bei dem Mangel einer entsprechenden Gesetzgebung es den europäischen Importeuren schwer fällt, sich erfolgreich gegen diese billige japanische Ware zu schützen". Als Beispiel für solche ebenso unlauter, wie erfolgreich konkurrierende japanische Schundware führt der Konsul sogen. Liverpoler Seife an, welche die Japaner zu dem vierten Teile desjenigen Preises anboten, den die rechtmässigen Inhaber des betr. Warenzeichens dafür fordern mussten.

Hierzu ist noch zu bemerken, dass irgend welche Gesetze oder Verträge über gewerblichen Rechtsschutz in China heute thatsächlich nicht bestehen. Dagegen haben Deutschland, Österreich-Ungarn, Belgien, Frankreich und die Niederlande im Jahre 1898 Abmachungen dahin getroffen, dass die in einem dieser Länder geschützten Marken eines Angehörigen der anderen Länder gegen in China begangen Markenverletzung vor den Konsulargerichten der erstgenannten Länder Schutz finden können, wobei das Konsulargericht und das Landesgesetz der klägerischen Partei jeweils zuständig ist. Da sich die Vereinigten Staaten diesem Abkommen nicht angeschlossen haben, so werden sie daher wohl bei der Revision der Handelsverträge auf Grund des Art. XI des Schlussprotokolls vom 7. Sept. 1901 Gelegenheit nehmen, eine analoge Bestimmung in den revidierten Handelsvertrag hineinzubringen.

Erwünscht wäre vor allem, wenn China veranlasst würde, autonome Bestimmungen zum Schutze von Marken zu treffen. Eine Handhabe für dieses Verlangen bietet der erwähnte Art. XI des Schlussprotokolls: „Die chinesische Regierung hat sich verpflichtet, in Unterhandlungen einzutreten über die von den fremden Regierungen für nützlich gehaltenen Vorschläge zur Abänderung der Handels- und Schiffahrtsverträge, sowie über andere Massnahmen, welche die Erleichterung des Handelsverkehrs bezwecken." Es kann indes, angesichts der oben geschilderten Vorgänge und in Anbetracht der neuerdings rapide anwachsenden industriellen Thätigkeit in China, nur bedauert werden, dass der Vertragsabschluss nicht dazu benutzt wurde, um China ausdrücklich zum Erlass von Marken- und Patentschutzgesetzen bezw. zum Beitritt zur Pariser Union für gewerblichen Rechtsschutz von 1883 zu verpflichten.

Postalisches aus China.

Nach einer Bekanntmachung des Staatssekretärs des Reichspostamtes vom 10. Juni d. J. sind in Weihsien und Kanton deutsche Postanstalten eingerichtet worden; gegen Ende desselben Monats wurde noch die Errichtung eines weiteren deutschen Postamtes in Amoy gemeldet.

Die Einrichtung des Postamtes in Weihsien erfolgte gleichzeitig und im Zusammenhange mit der Fertigstellung und Eröffnung der Schantungeisenbahn am 1. Juni d. J. bis zu jener Stadt, die in der Provinz Schantung, 184 km von Tsingtau entfernt, an der deutschen Eisenbahn gelegen ist.

Das erste deutsche Postamt in China wurde im Jahre 1886 in Schanghai errichtet; die Umwandlung desselben in eine Post-

direktion erfolgte bekanntlich während der Chinaexpedition. In rascher Folge schlossen sich hieran die deutschen Postämter in Tientsin, Tschifu, Tsingtau, Hankau, Futschau und Schanhaikwan. In der deutschen Interessensphäre sind noch Tsangkau, Taputaur, Kiautschou und Kaumi mit deutschen Postanstalten ausgestattet worden. Mit den drei neuerrichteten verfügt jetzt Deutschland in China über 16 eigene Postanstalten; ihre Thätigkeit erstreckt sich auf den Briefpost-, Zeitungs- und Postanweisungsdienst, sowie auf die Annahme und Ausgabe von gewöhnlichen Packeten mit oder ohne Nachnahme. Einige der grösseren Postämter, darunter das in Weihsien, vermitteln ausserdem die Annahme und Ausgabe von Briefen, Kästchen und Paketen mit Wertangabe und mit oder ohne Nachnahme. Im Briefpostdienst mit den deutschen Postanstalten in China (mit Ausnahme der kolonialen in Tsingtau und Kiautschau) kommt der Portosatz für den Verkehr mit dem Auslande zur Anwendung (0,20 M. für 15 g).

England, das ebenso wie Deutschand, auf Grund von Verträgen, eigene Postanstalten in China (Amoy, Canton, Futschau, Hankau, Haikhau [auf der Insel Hainan], Swatau, Ningpo, Schanghai und Weihaiwei) unterhält, hat am 1. Mai d. J. für den Verkehr zwischen England und seinen Kolonieen einerseits und allen jenen Postanstalten in China andererseits die für Hongkong wie für alle übrigen englischen Kolonieen bestehende Penny-Posttaxe für Briefe im Gewicht von einer halben Unze à 14,175 g eingeführt. Die englischen Postämter in China befördern demnach Briefe um die Hälfte billiger als die deutschen. Es wäre gewiss wünschenswert, wenn das deutsche Reichspostamt dem englischen Beispiele nachfolgte, zumal ja auch Deutschland im Verkehr mit seinen Kolonieen die Inlandsbriefposttaxe zur Anwendung bringt.*)

Ausserordentlich billig befördert die kaiserlich chinesische Post die Briefe. Nach dem „Bulletin du Comité de l'Asie française" kostet die Beförderung eines Briefes im Reiche der Mitte 1 Cent (auf den mexikanischen Dollar verrechnet), d. h. etwa 2 Pfennig.

Die genannte Zeitschrift berichtet von einer rapiden Ausdehnung des chinesischen Postdienstes; 300 kaiserlich chinesische Postämter seien bereits errichtet, und jede Woche lässt neue Ämter entstehen.

Das chinesische Postwesen untersteht der Verwaltung der kaiserlich chinesischen Seezölle (Imperial Maritime Customs), welche als Generalinspekteur Sir Robert Hart nominell als Abteilung des chinesischen Ministeriums des Innern leitet. Die chinesische Post (Postal Departement) ist eine der vier Abteilungen der Imperial Maritime Customs. Im Jahre 1901 waren in dem Postal Departement 65 Ausländer und 882 Chinesen als Beamte thätig; an der Spitze steht — vertragsmässig — ein Franzose, der Sekretär der Posten, Mr. A. T. Piry. Die neueste Ausdehnung des chinesischen Postwesens wird auch eine entsprechende Steigerung der Beamtenzahl zur Folge gehabt haben. Den guten Ruf, welchen die Imperial Maritime Customs unter Sir Robert Hart sich errungen, dürfte auch das Postal Departement rechtfertigen, und dies umsomehr, als durch die kontraktlich vorbehaltene Besetzung der leitenden Stelle der Postabteilung durch einen Franzosen hier gegenüber den anglisierenden Tendenzen, welche der Seezollverwaltung im allgemeinen nicht mit Unrecht zum Vorwurf gemacht werden, eine gewisse Gewähr geschaffen ist.

*) Der „Ostasiatische Lloyd" weist in seiner Ausgabe vom 2. Mai auf das englische Vorgehen hin und bemerkt dazu sehr treffend: „Deutschland wird kaum umhin können, diesem Beispiel binnen Kurzem zu folgen, will es nicht den Vorwurf auf sich laden, dass es seine Reichsangehörigen schlechter stellt, als seine Mitbewerber ihre Staatsangehörigen stellen. Auf die ausserordentliche Ungerechtigkeit, dass Postsachen von Tsingtau nach Deutschland oder umgekehrt grössere Vergünstigungen geniessen, als die von und nach Shanghai oder anderen Plätzen mit deutschen Postämtern, haben wir schon wiederholt hingewiesen. Wie unhaltbar die Auffassung ist, man sei durch den Weltpostverein gebunden, zeigt das britische Vorgehen. Wir haben es allerdings nie verstehen können, dass irgend eine dritte Macht in den Verkehr zwischen zwei deutschen Postämtern, ganz gleichgültig, wo diese sich befinden, etwas hineinzureden hätte."

Die indische Merchandise Marks Act.

Die englische Merchandise Marks Act geniesst bekanntlich den Ruf, die englische Industrie in ihrem Wettbewerbe schwer geschädigt zu haben; statt eines Makels wurde die Bezeichnung der ausländischen, vor allem der deutschen Waren, mit dem Namen ihres Ursprungslandes für diese in England und mehr noch in den englischen Kolonieen eine Empfehlung, da hierdurch erst offenbar wurde, eine wie grosse Zahl ausgezeichneter Produkte, die bisher als englische Erzeugnisse angesehen worden waren, da sie durch englische Vermittelung und auf englischen Schiffen ins Ausland kamen, gar nicht englischen Ursprungs war. An dieser fatalen Entdeckung trug aber nicht so sehr die englische, als vielmehr die indische Merchandise Marks Act die Schuld. Im Mutterlande verlangt Grossbritannien lediglich, dass die ausländischen Waren, welche mit englischen Aufschriften versehen sind, nicht ausdrücklich oder auf indirektem Wege fälschlich als englische bezeichnet werden, und, will man jeder Untersuchung, ob die ausländische Ware nicht etwa „auf indirektem Wege" als englische gekennzeichnet sei, aus dem Wege gehen, so genügt die Bezeichnung „Made abroad". Die indische Regierung aber hielt es für gut, die ausdrückliche Angabe des Ursprungslandes auf den nichtenglischen Waren zu fordern, und so sieht sich die ausländische Industrie, z. B. diejenige Deutschlands, gezwungen, alle Waren, deren Absatz nach Indien über England nicht völlig ausgeschlossen erscheint, mit dem ominösen „Made in Germany" etc. zu bezeichnen.

Jetzt z. B. müssen sogar die englischen Krönungsmedaillen, von denen ausserordentlich grosse Bestände in Deutschland bestellt und angefertigt worden sind, wofern sie auch in Indien Absatz finden sollen, ausnahmslos die Aufschrift „Made in Germany" tragen, — für eine englische Krönungsmedaille eine etwas seltsame Verzierung!

Angesichts der vielen Missstände, welche die Verschärfung der englischen Marchandise Marks Act in Indien zur Folge hatte, geht die indische Regierung — im Einvernehmen mit London — mit dem Plane einer Abänderung dieses Gesetzes im Sinne des entsprechenden englischen um; Nachfragen, die sie dieserhalb an die indischen Handelskammern richtete, zeigten diese jeder Abänderung oder Milderung abgeneigt, denn im Interesse der grossbritannischen Industrie müsse es vermieden werden, dass die zu Irrtümern Anlass gebende englische Bezeichnung nichtbritischer Waren, wie sie nach der englischen Fassung des Gesetzes erlaubt sei, noch weiter gefördert werde.

Ob dies von den indischen Handelskammern, die vor Allem auch die Interessen der mächtig erstarkenden inländischen Industrie zu wahren haben, so ganz aufrichtig gemeint ist, bleibe dahingestellt. Die indische Regierung wird natürlich von ihrer Absicht zurücktreten, und so macht das Ganze den Eindruck einer zwischen der heimatlichen und der indischen Regierung vereinbarten und bestellten Arbeit, um die über die Wirkung der englischen bezw. indischen Merchandise Marks Act aufgeregten Gemüter in England vorläufig wieder einmal zu beruhigen.

Deutsche Geschäftsreisende in Syrien.

Der österreichisch-ungarische Generalkonsul in Aleppo schreibt in seinem Bericht über das Jahr 1901: „Von den in den letzten Jahren nach Aleppo gekommenen Geschäftsreisenden arbeiteten: 60 % für deutsche, 15 % für italienische, 8 % für französische, 7 % für österreichisch-ungarische, 6 % für schweizerische, 4 % für englische Firmen. Der deutsche Geschäftsreisende ist durchschnittlich tüchtiger und gewandter als seine Kollegen, keine Saison ist für ihn zu ungünstig, er kontrolliert alle Konkurrenzangebote, kauft Muster von Konkurrenzwaren, und seine Firma lässt sie dann billiger imitieren. Die österreichisch-ungarischen Exportfirmen sind zu konservativ, sie lassen nicht genügend reisen, und wenn sie, wie verschiedene Fälle hier allgemein bekannt sind, ihre Reisenden mit dem Besuche von Aleppo betrauen, so finden diese irgend welche Ausflucht, um denselben unausgeführt zu lassen. Auf der einen Seite ist es die ganz lächerlicherweise gefürchtete Aleppobeule, auf der anderen Seite der Mangel an Hotels und Komfort auf der mittelst Reisewagen in ca. 40 Stunden zu durchfahrenden schlechten Strasse, welche sie von dieser Reise abhalten."

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg Rekow in Berlin. — Druck von Wilhelm Gronau's Buchdruckerei in Schöneberg-Berlin

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft
und der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

1902, August. No. 11. I. Jahrgang.

Siamesische Zustände.

Von Paul Lindenberg (Berlin).

I.

Wenige Jahre sind es her. Dank einer liebenswürdigen ministeriellen Empfehlung aus Berlin hatte ich bei den siamesischen Behörden in Bangkok, die durchaus nicht etwa jeden Ausländer mit offenen Armen aufnehmen, freundlichstes Entgegenkommen gefunden und besuchte auf Grund eines offiziellen Schreibens eines Tages das Gefängnis, das nahe der königlichen Palaststadt mit seinen zahllosen kleinen Baulichkeiten, Höfen, Baracken und Arbeitsstätten einen weiten Raum einnimmt. Nachdem ich das von mehreren Militärposten bewachte Thor durchschritten, bemerkte ich, wie mein Begleiter, ein siamesischer Edelmann, der sich als Husarenoffizier in österreichischen Diensten vorzügliche deutsche Sprachkenntnisse erworben, seine Schritte hemmte und eine tiefe Verbeugung zu einem seiner Landsleute hin machte, der in einer offenen Halle mit Prüfung von Schriftstücken beschäftigt war, umgeben von mehreren siamesischen Beamten Der so ehrerbietig Begrüsste, welcher die kleidsame seidene siamesische Nationaltracht trug, mochte 25 Jahre alt sein; sein offenes, sympathisches Gesicht war von heller Färbung, und die wohlgepflegten Zähne wiesen nicht die roten Spuren des Betelkauens auf, Figur und Wesen waren frei und doch vornehm. „'s ist Prinz Rapipat, der älteste, aber nicht von einer ebenbürtigen Prinzessin abstammende Sohn des Königs", flüsterte mir mein Begleiter zu, „er ist Justizminister, und als solchem ist ihm das Gefängnis unterstellt".

Unser Kommen war bemerkt worden. Auf einen Wink hin nahte sich mein Siamese demutsvoll dem Prinzen, dessen Fragen beantwortend, und gleich darauf begrüsste mich der Prinz in geläufigstem Englisch, mich auffordernd, sich ihm anzuschliessen, da er das Gefängnis einer Besichtigung unterwerfen wolle und er mir alles gern erklären würde. Auf unserer fast zweistündigen Wanderung, bei welcher uns ein Besuch des Lazaretts mit Cholerakranken nicht erspart blieb — „Wir wollen uns zur Vorsicht doch eine „Echte" anstecken," meinte der fürstliche Führer, seine Cigarrentasche hervorziehend — gelangten wir zu einem abseits liegenden kleineren Hause, dessen Veranda der Prinz mit abgenommenem Hute betrat, schnellen Schrittes auf einen etwa 40jährigen Siamesen zutretend, ihm warm die Hand drückend und lebhaft mit ihm plaudernd. Es war ein Mann von hoher, kräftiger Gestalt, von energischer Haltung und ausgeprägter Intelligenz, er hatte nicht, wie die anderen Gefangenen, kugelbeschwerte Ketten an den Füssen, sondern nur einen weiten, eisernen Reifen um den Hals; seine Sprache war klangvoll, es lag etwas Festes darin und doch Freundliches. Nach längerem Gespräch verabschiedete sich von ihm in herzlicher Weise der Prinz, der den Hut stets in der Hand behalten, und sagte zu mir beim Hinausgehen mit tiefer Empfindung: „Er leidet für Siam!"

Wie ich dann erfuhr, war es der ehemalige Distrikts-Kommandant, Hauptmann Phra Yot, der, getreu seinem Befehl, im Mai 1893 das weitere Vordringen einer französischen Expedition am oberen Mekong gehindert hatte, wobei der „inspector of militia" Grosgurin und mehrere anamitische Soldaten getötet worden waren. Hauptmann Phra Yot wurde in Bangkok vor einen gemischten Gerichtshof gestellt und freigesprochen, dann aber, auf Betreiben des französischen Gesandten, durch einen zweiten Gerichtsbeschluss zu 20 Jahren Kerker verurteilt! „Er leidet für Siam!"

Die Erinnerung an diesen leidenschaftlich-wehmütigen Ausruf des Prinzen ward von neuem erweckt durch die vor kurzem auftauchenden Nachrichten, man plane in französischen Kolonialkreisen eine Expedition nach Siam, um die ewigen französisch-siamesischen Häkeleien mittelst des Schwertes zu einem endgültigen Abschluss zu bringen. Zwar erfolgte bald ein Widerruf, dass man französischerseits erst die Ankunft des von Bangkok nach Paris unterwegs befindlichen siamesischen Sondergesandten abwarte und dass man an kriegerische Verwickelungen zunächst nicht denke, aber das Gerücht von heute kann morgen zur Wahrheit werden, denn seit langem sind Frankreichs begehrliche Blicke auf Siam gerichtet, man weiss, der Appetit kommt beim Essen, und Siam würde den fettesten Bissen des französisch-hinterindischen Kolonialreiches bilden.

Die Beziehungen Frankreichs zu Siam sind alte. Die ersten Europäer, die zu Anfang des XVI. Jahrhunderts mit den Siamesen in Verbindung traten, waren die Portugiesen, die von Malakka her vordrangen; ihnen folgten die Holländer und Engländer, welche die freundlichste Aufnahme fanden, gleich den Franzosen, die, als ahnten sie, dass einst die Ziele der französischen Kolonialbestrebungen nach Hinterindien weisen würden, unter Ludwig XIV. mehrere Gesandtschaften nach Siam schickten und infolge der Niederlassungen der Jesuiten, die neben religiösen Zwecken auch politische verfolgten, dort grossen Einfluss erlangten. Die französischen Paters — denen wir übrigens bedeutsame Werke über Sitten und Gewohnheiten des damaligen Siam verdanken — ver-

standen, den portugiesischen Einfluss mehr und mehr einzuschränken, und wurden auf das thätigste unterstützt durch den griechischen Abenteurer Faucon, welcher der bevorzugteste Günstling des Königs Narai ward, der ihn über seine höchsten Edelleute und selbst seine königlichen Verwandten erhob. Faucon, der im Interesse Frankreichs handelte, wusste die Absendung zweier siamesischer Gesandtschaften an Ludwig XIV. und Papst Innocenz XI. durchzusetzen; ein französisches Geschwader erschien am Menam, Truppen wurden gelandet und eine geheim gehaltene Konvention zwischen dem König und dem französischen Befehlshaber geschlossen. Aber mit dieser siamesisch-französischen Freundschaft sollte es rasch zu Ende gehen. König Narai starb, die durch Überhebung der Fremden und durch übertriebenen Glaubenseifer herbeigeführte Erbitterung machte sich Luft, zumal der in der Regierung folgende Herrscher ein Feind der Ausländer war, Faucon wurde 1688 ermordet und die Portugiesen wie Franzosen vertrieben.

Für geraume Zeit verschwand Siam aus dem europäischen Interessenkreise, bis sich mit dem steigenden Verkehr nach Ostasien auch seine Thore europäischem Handel und Wandel öffneten und es neben seiner wirtschaftlichen Bedeutung eine steigende politische dadurch gewann, dass es auf der einen Seite von England, auf der anderen von Frankreich umklammert wurde. England machte sich Birma unterthänig, Frankreich, das mit dem 1858 unternommenen Feldzuge gegen Anam seine Machtstellung am Stillen Ozean vorbereitete, suchte seine hinterindischen Besitzungen mehr und mehr zu vergrössern. Cochinchina, Cambotscha, Tonking bezeichnen die Hauptetappen des energisc durchgeführten Bestrebens der Franzosen, sich von ihren hinterindischen Besitzungen aus den Weg zu den reichen südwestlichen chinesischen Provinzen — Yünnan, Szetschuen, Kweitschau — zu öffnen. Dahin führt aber auch eine der wichtigsten Wasserstrassen, der Mekong, der jedoch durch siamesisches Gebiet fliesst; das „corriger" ihrer Gebiete haben die Franzosen stets gut verstanden, sie forderten 1893 unter dem Vorgeben, dass sich Siam um die betreffenden Grenzteile nicht kümmere und dass von dort Räuberbanden das benachbarte Tonking bedrohten, die Abtretung des linken Mekong-Ufers, soweit es siamesisch war, und als Siam sich weigerte und es zu blutigen Zusammenstössen am Mekong kam, erzwangen sich zwei französische Kriegsschiffe am 13. Juli des genannten Jahres die Einfahrt in den Menam und ankerten gefechtsklar vor der am Strom gelegenen Palaststadt von Bangkok.

Dem König ward eine 48stündige Bedenkzeit gelassen zur Annahme des Ultimatums; er hoffte immer noch auf englische Hilfe, die schliesslich in dem Rat des englischen Gesandten bestand, die französischen Forderungen bedingungslos zu erfüllen, und dem König blieb nichts übrig, als dies zu thun bei der militärischen und maritimen Schwäche des Landes. Nach dem am 1. Oktober zu Bangkok unterzeichneten Vertrage entsagte Siam allen Ansprüchen auf das gesamte Gebiet auf dem linken Ufer des Mekong und auf die im Flusse gelegenen Inseln, es verpflichtete sich, kein bewaffnetes Fahrzeug auf dem „Grossen See", dem Mekong und seinen Zuflüssen innerhalb einer Entfernung von 25 km zu unterhalten und schliesslich keinerlei befestigte Posten oder Militärstationen in den Provinzen von Battambang und Sien Reap sowie in einem Umkreise von 25 km am rechten Ufer des Mekong anzulegen. Innerhalb dieser Gebiete soll die Ordnung durch die lokalen Behörden aufrecht erhalten werden ohne Hinzuziehung einer regulären oder irregulären bewaffneten Macht. Um eine Sicherheit zu haben, dass Siam auch den Vertrag erfülle, besetzten die Franzosen den am siamesischen Meerbusen gelegenen Ort Tschantabun, der ihnen einen wichtigen Stützpunkt gewährt und den sie auch noch heute inne haben, trotzdem Siam in jeder Weise den eingegangenen Verpflichtungen nachgekommen ist. 1896 einigten sich England und Frankreich, indem sie den mittleren Teil Siams als neutrales Gebiet — einen sogenannten „Pufferstaat" — erklärten und ihre Interessensphären abgrenzten, aber das englisch-japanische Übereinkommen und die französisch-russische Freundschaft auch in ostasiatischen Dingen werden die Entwickelung der letzteren in mannigfacher Weise beeinflussen.



König Chulalongkorn.

Ein erstes Anzeichen scheint der sich vorbereitende Konflikt zwischen Frankreich und Siam zu sein; die Franzosen wünschen eine Gebietserweiterung am oberen Mekong, da nach ihrer Behauptung die dortigen wilden Laos-Stämme stete Unruhen hervorrufen und sie diese nur unterdrücken können, wenn sie die Gewalt in Händen haben. Dann beschweren sie sich, dass siamesische Truppen bei Eintreibung von Zollrückständen in die neutrale 25 Kilometer-Zone eingedrungen seien und dort noch ständen; endlich wünscht Frankreich die Einstellung französischer Unterthanen in den siamesischen Staatsdienst, um dem englischen Einfluss in Bangkok entgegenzuarbeiten, und wohl auch aus Neid auf das fortgesetzte Wachstum des deutschen Handels am Menam. Und wo heutzutage in der Fremde eine europäische Nation wirtschaftlich festen Fuss gefasst hat, da stellen sich von selbst gewisse politische Interessen ein.

Bekannt ist ja, welch' geringe wirtschaftliche Thatkraft Frankreich im Auslande entfaltet: „Unsere gar zu wohl geschätzten Industriellen sind ebensowenig auf die Prüfungen

der fremden Konkurrenz vorbereitet, wie verzogene Kinder auf die Prüfungen des Lebens", klagte kürzlich ein hervorragendes Pariser Blatt. Wir werden noch sehen, wie gering der Handel Frankreichs mit Siam ist. Ungern auch gründen sich Franzosen „draussen" ein Heim, sie kleben an der vaterländischen Scholle oder kehren, falls sie dieselbe verlassen, möglichst bald zu ihr zurück. Vor mehreren Jahren waren ein Pariser Friseur und dessen lebensfrohe Gattin die einzigen französischen Unterthanen in Siam (abgesehen von den Mitgliedern der Gesandtschaft und des Konsulats), heute giebt es deren mehrere Tausend dort, sie haben zwar nur eine schwache Ahnung von der französischen Republik und verstehen kein Wort von der Sprache derselben, aber sie fühlen sich als Bürger des mächtigen Frankreich und spielen sich, wenn es die Umstände erfordern, demgemäss auf. Chinesen sinds meist und Malayen sowie allerhand Mischblut, oft verwegene, unruhige, auch verbrecherische Elemente, die den siamesischen Behörden viel zu schaffen machen, ohne dass diese gegen sie vorgehen können — stehen sie doch unter dem Schutze der blau-weiss-roten Flagge und beziehen sich sogleich auf ihre „Unterthanenschaft", sobald ihnen wegen eines Vergehens oder Verbrechens zu Leibe gerückt werden soll! Da ist es erklärlich, dass es auf siamesischer Seite grosser Zurückhaltung und einer häufig recht schweren Selbstüberwindung bedarf, um nicht Tag für Tag neuen Zwist heraufzubeschwören, zumal man versteht, dass die an sich friedliebenden, gutmütigen Siamesen nicht von irgendwelchen Sympathieen für die Franzosen erfüllt sind: liegt doch zudem noch ständig ein französisches Kanonenboot auf dem Menam und führt oft seine Gefechtsübungen gegenüber den Königspalästen aus.

König Chulalongkorn weiss sehr wohl seine und seines Landes Schwierigkeiten zu beurteilen. Man darf sagen, dass es seit langem kaum einen aufgeklärteren, allen vernünftigen Neuerungen zugängigeren Monarchen im gesamten Ostasien gegeben hat, wie diesen Herrscher. Ihm allein ist es zu danken, dass Siam schon jetzt zu den Kulturstaaten zählt und dass es neben Japan die meisten Fortschritte aller ostasiatischen Völker aufzuweisen hat. In der Einführung der Reformen versteht der König ein weises Mass zu halten und hat neuerdings in lobenswerter Weise die Finanzen geregelt, ebenso wie er das Verkehrswesen in jeder Beziehung zu fördern trachtet; nachdem die Bahn von Bangkok nach Korat fertiggestellt worden, sollen jetzt von der Hauptstadt aus Linien nach dem grossen Mineralreichtum aufweisenden Süden sowie nach dem Westen des Landes gebaut werden. Die Staatseinnahmen betrugen im letzten Finanzjahre nahezu 2 Millionen Pfd. Sterling und ergaben einen Überschuss von 20000 Pfd. In das neue Budget sind 120000 Pfd. für Eisenbahnbauten eingestellt worden. Dass der siamesische Dollar auf 2 Schilling festgesetzt und dadurch den fortwährenden Schwankungen des Silberkurses ein Ende bereitet wurde, trägt gleichfalls viel zur finanziellen Gesundung des Landes bei, welches bisher durch keinerlei staatliche Schulden gedrückt wird.

Die europäische Rundreise des Königs mag mit politischen Zwecken verbunden gewesen sein, in erster Linie aber wünschte sich der Herrscher durch den Augenschein zu überzeugen, welche Einrichtungen des alten Erdteils für sein Volk nutzbringend sein mochten; daneben wollte er durch seinen persönlichen Eindruck die Fürsten und Staatsmänner für das Schicksal seiner Dynastie und Siams interessieren, welchem Bestreben auch der jüngst stattgefundene Besuch der europäischen Höfe seitens seines ältesten Sohnes, des Kronprinzen, entspringt. Die Rede nun, welche der König nach der Rückkehr seiner langen Reise vor den Prinzen und Grossen seines Landes, vor den Vertretern der fremden Mächte, zahllosen Offizieren und Deputationen aus allen Teilen des Reiches hielt und welcher der Schreiber dieses beiwohnte, war ungemein charakteristisch für das Empfinden des Königs, für die Eindrücke, die er während seiner Fahrt gewonnen, für die Ziele, die er sich gesteckt. Nachdem der König in kurzen Strichen das einstige und das moderne Siam geschildert und versprochen, auf den Bahnen der Kultur fortzuschreiten, nachdem er seiner Auslandsfahrt gedacht und des guten Empfanges, den er bei den fremden Staatsoberhäuptern und Völkern gefunden, fuhr er fort: „Sei dessen eingedenk, Volk von Siam, und sei dankbar gegen die mir befreundeten Regenten jener Länder, welche ich besucht! Und nun, mein Volk, lass uns einen guten Bund schliessen und ihn halten. Ich gelobe, mein Bestes für Siam zu thun und es frei und glücklich zu machen. Ihr aber gelobt mir, treu zu Eurem Herrscher zu halten und ihm in seinem Bestreben zu helfen. Wir müssen treu zusammen stehen, um das auszuführen nicht nur was nützlich, sondern was edel und gut ist! Lasst uns ferner nicht planlos bewundern, was fremd, und verachten, was siamesisch ist, lasst uns aber nicht alles loben, was siamesisch, und tadeln, was fremd ist, — in jedem Lande, genau wie in jedem Menschen, giebts Gutes und Schlechtes, und wir wollen uns das Gute und Würdige der Völker anpassen und vereinen mit dem, was in unserem Nationalcharakter und in unseren Einrichtungen gut und würdig ist. — Und noch einmal, mein Volk, wiederhole ich, was ich von dir erwarte und was du von mir zu erwarten hast: halte treu zu deinem König, wie er treu zu dir halten wird!" —

Königliche Worte sind's, und der Herrscher hat sie bisher erfüllt!

Der heutige Stand der Kartographie Asiens.

Von Oberst W. v. Diest und Rittmeister C. v. Lücken.

III.

Die Kartographie Kleinasiens und das „itinerarische Aufnehmen".

Von Oberst a. D. von Diest.

(Fortsetzung.)

V. Reisepass. Beglaubigungspapiere.
VI. Ausrüstung.
VII. Hygienische Winke.

VIII. Reisewege. IX. Reisezeit. X. Reisekosten.

Ich kann für diese Einzelheiten der Reise-Vorbereitung des Topographen in Kleinasien auf meine genaueren Aus-

führungen in Petermanns Erg.-Heft No. 116 und 125 (Anhang daselbst) verweisen, da solche für den grösseren Leserkreis unseres Blattes zu weit führen.

Allgemeines Interesse dürften jedoch noch einige Bemerkungen über die oben schon hervorgehobene Sicherheit des Reisens in Kleinasien haben:

Besondere Gefahren drohen weder von seiten des Klimas noch von seiten der Eingeborenen, am wenigsten wohl im nordwestlichen Teile. Natürlich muss man sich in der heissen Jahreszeit vor klimatischen Fiebern hüten und bestimmte Diätregeln befolgen, wie in allen südlichen Ländern. Doch sind diese Fieber durchaus nicht gefährlicher Art; von der „Perniciosa" habe ich nie etwas gehört. Bithynien, Phrygien, Mysien u. Lydien haben etwa das Klima von Oberitalien.

Von Räubern ist neuerdings in Kleinasien sehr wenig gehört worden. Die bezüglichen Berichte werden stets übertrieben, einmal durch die europäische Diplomatie, die bei jedem Angriff auf einen Schutzbefohlenen einzuschreiten sich veranlasst sieht, und dann von den türkischen Lokal-Behörden selbst, die schon an und für sich die Bereisung ihres Landes mit Missgunst betrachten, und denen natürlich auch die grösste Belästigung daraus erwächst, dass einem „Franken" in ihrem Bezirk irgend etwas zustösst. Ich bin, glaube ich, über die Berichte der Reisenden in Kleinasien in den letzten 100 Jahren gut unterrichtet; dass bewaffnete, mit Empfehlungen türkischer Behörden versehene Europäer angefallen seien, ist fast gänzlich unerhört; dagegen berichten viele, dass sie durch die einheimischen Beamten auf das dringlichste vor dem Weiterreisen gewarnt und ihnen alle möglichen Gefahren vorgespiegelt wurden. Andere sind durch die teils wahre, teils erheuchelte Furcht ihrer Diener am Vordringen in gewisse Gebiete verhindert worden.

Die Unsicherheit ist in der europäischen Türkei und den südromanischen Staaten, z. B. in Italien, Sizilien und Spanien, bedeutend grösser als in Anatolien. Dies hat auch seinen Grund darin, dass hier zu wenig gereist wird, als dass Räuberhandwerk und Räubercharakter sich ausbilden könnten. Der eingeborene, rein türkische Menschenschlag gehört zu den friedlichsten, die es giebt; und was die berüchtigten kaukasischen Einwanderer, vor allem die Tscherkessen betrifft, so sind es gerade diejenigen, deren Berührung ich am liebsten gesucht habe. Ihre Gastfreundschaft steht höher als die der Türken; sie sind rühriger, geistig geweckter, mitteilsamer, kennen das Land besser; sie sind die besten Wegführer, die man finden kann.

Schliesslich scheinen einige Bemerkungen über die Jagd in Kleinasien hier am Platz: das Land ist reich an Wild, nur nicht an solchem, das auf flüchtigem Pirschgange vor die Flinte kommt. Hasen, Hühner, Schnepfen, wilde Enten sind nur spärlich vertreten, doch auch das grössere Wild, vor allem das in den pontischen Küstenzonen, den beliebtesten Jagdgründen der römischen Kaiser, zahlreiche Raubzeug, Bären, Wölfe, Schakale und vereinzelte Hyänen, läuft dem Topographen niemals über den Weg. Auch zu den kürzesten Jagdausflügen gehören nicht Tage, sondern Wochen, wenn sie ergiebig und nicht nur ein bewaffnetes Spazieren-Klettern sein sollen. Es liegen sehr wenig Menschen dort der Jagd ob. Die Türken essen — ebensowenig wie sie Fische fangen — weder Hasen noch Wildschweine; zum Kampfe gegen Wolf und Bär sind sie zu faul; auch ist derselbe bei ihren primitiven Schusswaffen nicht ungefährlich. Die eingewanderten Kaukasier sind vorläufig noch vom „Kampf ums Dasein" mit ihren Mitmenschen zu sehr in Anspruch genommen und decken ihren Bedarf an „Sport" vorläufig noch durch „Pferde stehlen". Wer also in Kleinasien jagen will, muss hierzu ein besonderes Revier ausdrücklich aufsuchen, mit einem der sehr raren eingeborenen Jäger (awdji) in Verbindung treten und vor allem die kalte Jahreszeit wählen, in welchem das Raubwild aus den Gebirgshöhen in gangbare Regionen herabsteigt und sich den menschlichen Ansiedlungen beutesuchend nähert. Besonders die Bärenjagd dürfte dann in Kleinasien (z. B. in der gegenüber Konstantinopel gelegenen Halbinsel Kodja Ili und den unweit davon gelegenen bithynischen Olymp (Kar-düs Dagh bei Düsdje) lohnend und billig sein, billiger jedenfalls als in Russland, wo ein „Bär" gegen 100 Rubel kostet.

B. Die topographische Thätigkeit.

I. Allgemeines.

1. Abgesehen von dem zu A. I genannten Material giebt es an „festen Punkten" im Innern Kleinasiens nur die durch einige Reisende astronomisch fixierten. Sie sind mehr oder minder „fest", je nach der auf ihre Beobachtung verwandten Zeit. Wenn Heinrich Kiepert in den Begleitworten zu seiner Karte von 1891 die seit Wrotchenkows, Hamiltons und Ainsworths Thätigkeit, also seit ca. 1840, eingetretene Vernachlässigung der astronomischen Grundlage der Forschung beklagt, so ist der Grund dafür vornehmlich darin zu erblicken, dass das Reisen in der Türkei seit den Tagen Machmud des Reformers, also seit den dreissiger Jahren vorigen Jahrhunderts, erleichtert ist. Es sei nur daran erinnert, dass früher auch für den Franken, der nicht zu sehr auffallen oder anstossen wollte, geraten war, bei den Türken auch türkische Kleidung zu tragen!

Hand in Hand mit dieser Erleichterung ging mit Errichtung der Dampfverbindungen zwischen Europa und Orient eine Verkürzung der Zeit, die sich die Forscher für ihre Reise auswarfen, und demzufolge man sich die für astronomische Fixierungen nötige Musse an ein und demselben Ort im Innern des Landes weniger als früher gönnte. Im allgemeinen kann trotz der in neuerer Zeit erheblich verbesserten Instrumente für eine Reise, die nur „Wochen" dauert, als Regel gelten, dass die Zeit, Mühe und Kosten, welche astronomische Beobachtungen erfordern, durch entsprechende Verlängerung des ganzen Reiseweges und Erweiterung des Beobachtungskreises nützlicher angewendet werden, zumal wenn der Reisende Gelegenheit hat, die Küste oder feste Punkte im Innern oder Bahnlinien öfter zu berühren, wie dies im nordwestlichen Kleinasien neuerdings stets der Fall sein wird. —

Nachstehend seien einige der wichtigsten Punkte im Nordwesten, d. h. den uns Deutsche am meisten interessierenden Teilen in Kleinasien nach ihrer astronomischen Beobachtung zusammengestellt:

	Breite			Länge (östl. v. Paris)		
Eskishehr	39°	43′	42″	28°	4′	30″
Levkeh	40	21	24	27	37	18
Ismid	40	47	40	28	33	
Isnik	40	25	45	27	19	15
Sögüd	40		15	27	46	5
Boli	40	44	55	29	16	18
Tschangri	40	34	35	31	18	35
Sivrihissar	39	27	55	29	3	40
Angora	39	56	25	30	29	40

2. Hauptgrundsatz für itinerarisches Aufnehmen: Jeder Messtisch, sei er auch noch so leicht und einfach, jedes Arbeiten mit Ziehkante, Fernrohr, Fadenkreuz, Distanzlatte, muss verworfen werden; diese

Hilfsmittel, deren Alleinherrschaft für die Arbeit im Rahmen eines Dreiecksnetzes, einer Triangulation, einer „Landesaufnahme“, unbestritten ist, versagen gänzlich, wenn der Forscher Gelände-Darstellung und schnelles Vorwärtskommen gleichzeitig ins Auge fassen muss; sie treten natürlich sofort wieder in ihre Rechte, sobald der Topograph eine bestimmte kleinere Fläche (Stadtpläne, Ruinenplätze, Ansiedelungen) aufnehmen will; hier ist ihm stets zu raten, sich eine scharf mechanisch zu messende Basis, und von ihr ausgehend feste Punkte, bei grösseren Gebieten ein trigonometrisches Netz zu schaffen, und nicht aufs Geratewohl loszupeilen; Kippregel und Theodolit (in seiner Ermangelung auch eine grosse Stativ-Bussole) thun natürlich vorzügliche Dienste.

II. Das itinerarische Aufnehmen.

a. Hilfsmittel.

1. Ein Itinerarienheft mit ca. 60 Blättern von starkem quadrierten Papier; die einzelnen Quadrate zu 0,5 cm; die Form des Heftes ca 15 : 20 cm; der Rücken des Heftes muss an der langen Seite liegen. Auf beiden Deckeln aussen ist ein Gummiband zur Befestigung der Handlage in der Querrichtung nahe dem Rücken doppelt angenäht. Der Gummi und Bleistift werden an einer Schnur ins Knopfloch gebunden.

2. Dies Heft an einer am Leibgurt zu tragenden ledernen Tasche, 17 : 22 cm an den unteren Ecken abgerundet — sie darf nicht tiefer reichen, da sie sonst beim Reiten zu sehr schlägt, auch sich leichter unten durchscheuert —; daran kurze Ösen zum Aufziehen auf den Gurt.

In derselben Tasche sind ausserdem mit enthalten: die Übersichtskarte in einem Kartenschutz; die Karten sind in dem Format derselben aufzuziehen; Reserve-Stifte und -Gummi, ein 20 cm langer Massstab mit Einteilung bis auf halbe Millimeter; ferner ein kleiner Transporteur, dessen Halbmesser nicht über 9 cm, entsprechend der schmalen Seite des Heftes.

3. Eine Diopter-Handbussole, sogenannte „Schmalkaldische“ (Meissner, Berlin), in ledernem Futteral am Riemen zu tragen. Dieselbe muss vor der Abreise und bei der Rückkehr auf ihre Richtigkeit und „Gängigkeit“ hin geprüft werden.

4. Ein Stativ, dreibeinig, zur Form eines festen brauchbaren Handstockes zusammenlegbar. Dasselbe ist an den Fussenden mit scharfen Spitzen, am Kopf mit einem Zapfen versehen, um welchen sich die aufgesetzte Bussole dreht. Letztere wird vorher mit einem an der untern Fläche einzuschraubenden, konisch nach oben zulaufenden Röhrchen versehen, in welches genannter Zapfen passt.

In zusammengeklapptem Zustande sind Kopf und Fuss des Stativs mit Zwecken versorgt (die Fusszwecke hat eine starke Eisenspitze, wie ein Alpenstock), die mit Öse und Schnur am Holz befestigt sein müssen. Behufs grober Horizontalstellung kann man eine kleine Dosen-Libelle benutzen, welche auf das Schutzglas der Bussole in der Mitte aufgesetzt wird.

5. Ein „kompensiertes“ Aneroid-Barometer mit Thermometer daran.

6. Eine gute Uhr.

7. Ein Reise-Tintenfass, Füllfeder („Adjutant“).

8. Ein ruhiges kleines Pferd.

9. Ein landeskundiger Führer. Man thut gut, denselben oft zu wechseln; Leute, welche über einen Tagemarsch von ihrer Heimat hinaus das Land kennen, sind schon sehr selten.

Vergl. hierzu im übrigen Peter Erg. H 125 Seite 85 A VI (Ausrüstung.)

b. Messen der Entfernungen.

Die Taschenuhr ist für itinerarisches Aufnehmen der einzig brauchbare Entfernungsmesser. Hierin stimmen alle überein, welche auf diesem Gebiete der Topographie Erfahrung haben. Der Reiter muss erprobt haben, wieviel Meter er in einer Minute in flottem Schritt in ebenem Gelände zurücklegt. Dies beträgt ungefähr 100 m.

Das Schwerste bei einem Itinerar ist die in unebenem Terrain nötig werdende Reduktion einer nach der Uhr gemessenen Entfernung. Beim Überschreiten von Gebirgskämmen, auch auf viel gewundenen Waldpfaden sind hier bedeutende Fehler unvermeidlich. Man versuche dashalb stets, solche Strecken auf andere Weise als durch unmittelbare Messung zu bestimmen, entweder durch Konstruktion des Itinerars vom festen Anfang und Endpunkt bis an die unsichere Strecke heran, oder durch Peilungen (Visuren) (vgl. II, 2) nach vorher beim Ritt durch leichteres Terrain bestimmten Punkten. Übrigens wird eine Reduktion fast stets eintreten müssen, da man nur selten auf einem Wege reitet, der längere Strecken schnurgerade wie die Luftlinie führt, und da man unmöglich beim itinerarischen Vorwärtsreiten jede kleine Krümmung messen, oder in kleinerem Massstabe zeichnen kann. Vor allem ist hierbei wichtig, dass diese Reduktion gleich an Ort und Stelle vorgenommen, die Zahl der Minuten gleich in Meter umgerechnet wird. Talent und Übung im Entfernungsschätzen spielen hier eine grosse Rolle. Für genauere Aufnahmen — Ruinenplätze, antike Stadtanlagen, wichtige Ebenen — empfehlen sich Abschreiten zu Fuss und die Festlegung einer in ebenem Gelände zu wählenden Basis, von welcher aus möglichst viel Visuren zu nehmen sind. Ein „Podometer“ (Schrittmesser in Taschenuhrformat) leistet hierbei gute Dienste, ist jedoch entbehrlich.

c. Messen der Richtungen.

Hierzu dient die Diopter-Handbussole. Dieselbe ist mit einem kleinen Reflektierspiegel versehen, vermittels dessen man auf der bis zu halben Graden eingeteilten Skala die Richtungen der Gegenstände abliest, welche durch entsprechende Drehung des Instruments in eine Linie mit dem Auge und dem vertikalen Visierfaden gebracht sind. Beim Ablesen von einer oder zwei Richtungen verlohnt es sich nicht, das Stativ aufzustellen, es sei denn, dass man besondere Genauigkeit wünscht. Für gewöhnlich hält man die Bussole in der Hand; auf ein Wagerechthalten ist acht zu geben, da ein Verkanten Fehler bis zu 5° ergeben kann.

Von der Zeit, welche für eine im Reiseplan bestimmte Entfernung in Ansatz gebracht wurde, hängt es ab, wie oft man, auch bei kleinen Krümmungen, die Richtung nimmt; von dem ruhigen Stehen des Pferdes hängt es ab, ob man absteigen muss oder nicht. Schon die Atmungsbewegung des Tieres stört ein genaues Ablesen. Hat man viel Zeit, so mag man auch unbedeutende Richtungsveränderungen messen; aber auch dann bleibt es wichtig, an einzelnen, weit erkennbaren Punkten lange Linien zu bestimmen, auch möglichst oft zur Kontrolle nach rückwärts zu visieren. Das Rückwärtsvisieren ist sogar meist empfehlenswerter als das nach vorwärts, da man eine Wegestrecke, an ihrem Ende angelangt, besser beurteilt als beim Beginn derselben.

d) Bestimmungen von seitwärts der Basis gelegenen Punkten aus Entfernungsmassen und Richtungen.

Es muss Grundsatz sein, dass bei einem Itinerar das seitwärts liegende Gelände soweit wie irgend möglich in den Bereich der Beobachtungen und Messungen gezogen werde. Hierzu ist nötig genaues Ausfragen aller Eingeborenen, sowohl derer, welche man auf dem Wege trifft, als solcher, mit denen man im Quartier zu verkehren Gelegenheit hat.

Wo irgend die Zeit es erlaubt, versäume man auch nicht, Höhen seitwärts des Weges zu ersteigen und lange an solchen Punkten des Weges zu verweilen, welche einen weiten Überblick gewähren. Das Hauptmittel jedoch, um Punkte festzulegen, welche vom Wege aus sichtbar sind, ist das wiederholte „Peilen“, „Anschneiden“ mit der Bussole. Durch die einfachste geometrische Konstruktion wird so aus der Grundlinie und den beiden anliegenden Winkeln das Dreieck — oder bei gebrochener Basis das Vieleck — und mit ihm die Spitze bezw. Ecke bestimmt, in welcher das zu messende Objekt liegt.

Der Winkel, unter dem sich die Visierlinien schneiden, darf nicht zu stumpf und nicht zu spitz ausfallen; je mehr derselbe sich von der Grösse eines rechten Winkels entfernt, desto mehr vergrössern sich die bei Messung der Grundlinie gemachten unvermeidlichen Fehler.

Bei einem Itinerar genügen allgemein zwei Peilungen (Schnitte) zur Bestimmung eines seitlichen Punktes. Man thut jedoch gut, die im Weiterreiten noch länger sichtbaren Punkte öfter anzuschneiden, der vergleichenden Kontrolle der einzelnen Wegestrecken und Visuren halber. Bei der ersten Peilung notiere man stets nach Schätzung mit dem Auge die ungefähre Entfernung,

da man nie weiss, ob die Gelegenheit zu einer zweiten verwertbaren Peilung sich bieten wird. Für das Messen vieler Richtungen von einem Punkte, besonders für Aufnahme eines Panoramas von beherrschender Stellung aus, gebraucht man das oben (a 4) beschriebene Stativ. Vor Aufsetzen der Bussole auf Steine, die oft eisenhaltig sind, muss gewarnt werden. Der Messende darf keine grösseren Eisen- oder Stahlwaffen an sich tragen.

Der Topograph in Kleinasien darf keine Minute ohne Beobachtung und Messung reisen, da er sonst die zusammenhängende Basis verliert; aus demselben Grunde ist das Reisen bei Nacht und im Dunkeln ausgeschlossen.

c) Höhenmessung.

Es giebt keine andere empfehlenswerte Art für Höhenmessung bei itinerarischen Aufnahmen, als die mit dem Aneroid-Barometer. Eine genaue Beschreibung der Theorie desselben liegt ausserhalb des Rahmens dieser Anweisung. Es folgen hier nur einige praktische Winke.

Absolute „Meereshöhen" im Binnenlande auch nur annähernd sicher zu bestimmen, ist bei einem Itinerar nicht möglich. Vereinzelte richtige Ergebnisse können nur Zufall sein. Als Beweis genügt, anzuführen, dass die Stadt Eskischehr in zwei verschiedenen, besonders sorgfältig ausgearbeiteten Itineraren mit einer Differenz von 79 m erschien (Humann 717 m, v. Diest 796 m), das genaue Nivellement der Eisenbahn-Ingenieure ergab 792 m. Zur Feststellung richtiger Meereshöhen im Binnenlande gehören, ebenso wie zu genauer astronomischer Bestimmung von Breiten und Längen, wochenlange Beobachtungen auf einem und demselben Fleck.

Die Kontrolle der „Schwankungen" auf einem Standbarometer haben naturgemäss nur Wert, wenn der Messende in der Nähe desselben bleibt.

Am richtigsten noch wird die Barometermessung für ein Itinerar ausfallen, wenn dieses bei der Meeresküste (NB. der Meeresspiegel immer ± 0!) anfängt und dieselbe bald, oder oft, wieder erreicht; auch wenn der Messende Gelegenheit hat, feste Nivellementspunkte — z. B. aus den Seekarten oder Bahn-Tracen entnommenen Höhen — häufig zu berühren; endlich auch, wenn ein kürzeres Itinerar (etwa ein- bis zweitägiger Ritt) bei dem Punkte aufhört, wo es begonnen und wenn dieser Punkt fest nivelliert war. Auf eine der genannten Arten — „Schleife" — richte man sich sein Itinerar ein, wenn man auf die Bestimmung der Höhen besonderen Wert legt. Die hier im Laufe der verhältnismässig kurzen Zeit eingetretenen Veränderungen des Luftdrucks sind aus der Differenz der Anfangs- und Schlussablesung ersichtlich. Diese Differenz wird auf die Zwischenablesungen dem grösseren oder kleineren Höhenunterscheide entsprechend verrechnet. An den Tagen, wo ich an der Eisenbahnlinie in „Schleifen" arbeitete, wurde ein zweiter „Kontrollbarometer" auf der Station zur Verfügung des Bahnbeamten belassen, der dann ständliche Ablesungen niederschrieb.

Aus dem hier über itinerarisches Höhenmessen Gesagten wird seine Unvollkommenheit und somit auch die Entbehrlichkeit, ja Nutzlosigkeit eines grossen, sehr genauen Instruments erhellen, dessen Beförderung und Behandlung Mühe macht. Denn es kann keinen Wert haben, im Einzelnen genau zu sein, wo Fehler im ganzen unvermeidlich sind, welche die Genauigkeit des Einzelnen wieder umstossen. Es genügt mithin ein kleineres, mit einem Thermometer versehenes Instrument in möglichst grossem Taschenformat.

Der Wärmegrad der Luft beeinflusst das Aneroid bekanntlich ebenfalls. Man darf deshalb nie versäumen, die Thermometerablesung mit zu notieren. Ein kleines Instrument hat hier vor einem grossen noch den Vorzug, dass man es vor starkem Temperaturwechsel, besonders dem durch Sonnenstrahlen hervorgerufenen, schützen kann.

Auf die Benutzung des Thermobarometers wird hier nicht näher eingegangen. Der in Kleinasien topographisch, ethnographisch, archäologisch stark in Anspruch genommene Reisende hat keine Zeit, Luftdruckbestimmungen mit zwei verschiedenen Instrumenten vorzunehmen. Von den in Betracht kommenden, dem Aneroid und dem Thermobarometer, ist meines Erachtens ersterem durchaus der Vorzug zu geben. Es wird ihm zwar im allgemeinen mehr Veränderlichkeit des Standes zugetraut als dem Thermobarometer; dafür läuft man aber bei letzterem Gefahr, durch kleine Unaufmerksamkeiten beim Kochen des Wassers, durch zu lebhaftes Kochen, durch zu heftiges Entweichen des Dampfstromes in noch viel grössere Fehler zu verfallen.

Und wie soll der ermüdete Reisende, der oft froh ist, wenn seine Eier oder sein Reis gar werden, noch nebenher zu diesen Kochbeobachtungen Zeit finden!

Auf dem Sangariusritt 1892 hatte mein Gefährte, Graf Götzen, sich der Höhenmessung speziell angenommen. Trotz der besten Instrumente (NB. drei vorzügliche Aneroide, ein Thermobarometer-Kochapparat, ein Luftthermometer!) ereignete es sich, dass der Wasserspiegel des Sangarius am 30. Mai 6 Uhr vormittags auf 215 m und etwa 10 km oberhalb um 10 Uhr vormittags auf 175 m bestimmt wurde, der Fluss also bergauf lief! Es muss bei der komplizierten Beobachtung und Berechnung irgend ein Fehler vorgekommen sein, der bei einfachem Ablesen eines Aneroids vermieden worden wäre!

III. Die Zeichnung.

Diese Arbeit möchte ich unterscheiden in

1. die im Sattel und bei fortgesetztem Marsche;
2. an Ruhepunkten unterwegs;
3. im Nachtquartier;
4. zu Hause.

Man halte eine solche Einteilung nicht für zu schematisch und überflüssig. Alle diese Kleinigkeiten, gerade diese richtige Verteilung der Arbeit, das „Jedes zu seiner Zeit", sind für itinerarische Aufnahmen, wo es sich mehr als irgendwo anders um Ausnutzung jeden Augenblicks, um möglichste Vereinfachung und Zeitersparung handelt, ungemein wichtig. Für die vorgenannten Aufzeichnungen genügt ein Buch, wie es I, 1 beschrieben wurde. Mehrere Notizbücher auf dem Pferde und beim Marsche zu handhaben, ist sehr lästig, dieselben beschweren auch die Taschen zu sehr.

1. Im Sattel und bei fortgesetztem Marsche.

In Rubriken geordnetes Aufschreiben der Entfernungen, Richtungen, Barometerablesungen und Zeiten, sowie Skizzierungen des Weges und Nachbargeländes, soweit dasselbe irgend erkennbar; daneben Beschreibung mit kurzen Worten unter Anwendung möglichst vieler Abkürzungen. Bei der Skizze (zunächst nur in Bleistift) ist mehr auf die Ausnutzung des Papiers, als auf richtige Orientierung zu achten! Bei gemeinsamem Ritt kann man die Arbeit der Geländebeschreibung und Geländezeichnung, der Bussolen- und Barometerablesung beliebig teilen; man muss dann aber stets gut bei einander reiten und genau die gleichen Halte- und Beobachtungspunkte wählen. Die endgiltige Zusammenstellung für eine jede Tagesstrecke muss jedoch täglich in einem und demselben Itinerarheft erfolgen. 1896 und 1900 bedienten meine Gefährten die Bussole, während ich skizzierte und daneben das Aneroid führte. Diese Arbeitsteilung ist sehr vorteilhaft. Der Zeichner wird nicht durch die zeitraubende Ablesung der Bussolenrichtungen gestört; die Verständigung über die Peilungspunkte ist leicht; das Ablesen des Barometers Sache eines Augenblicks.

Nachstehend ist ein Beispiel der Ausfüllung von zwei Seiten des unter a 1 beschriebenen Heftes empfohlen; es bietet das Ergebnis eines Forschungs-Tages in der noch ganz unbekannten Landschaft zwischen Nicaea und Nicomedia. Die Abkürzungen bedeuten B = Barometer, T = Thermometer, R = Richtung, E = Entfernung (1 = ein, 1½ = anderthalb Kilometer).

2. An Ruhepunkten unterwegs.

Zum Ausruhen wähle man möglichst Punkte mit weiter Aussicht. Man tränke nicht an diesen Stellen, sondern auf dem Marsche. Quellen und Brunnen liegen meist tief, auch ist es für die Tiere besser, gleich nach dem Tränken weiterzureiten. Auf Mitnahme eines wasserdichten leinenen Tränkeimers wird hier im Hinblick auf die oft recht tiefen Brunnen an den türkischen Strassen besonders aufmerksam gemacht. Ausser zum Frühstücken und Anvisieren des ganzen Panoramas benutze man diese Zeit zur Vervollständigung und Ausführung der Skizze, zum Eintragen der Namen, zur Verbesserung der Terrainzeichnung.

3. Im Nachtquartier.

Die praktische Wahl des Nachtquartiers ist bei topographischen Ritten durch Kleinasien eine schwierige Frage. Die Dörfer und

Bezirkshauptorte sind die naturgemässen, für Abschluss des Tagemarsches, Beginn des folgenden Marsches, Ausfragen, Verkehr mit dem intelligenteren Teil der Bevölkerung, Ankauf von Lebensmitteln u. a. m. günstigen Ruhepunkte. Nachteilig ist dabei die überall gleiche, leicht erklärliche, aber nichtsdestoweniger auf die Dauer lästige Neugierde und Zudringlichkeit der Eingeborenen, sowie das Misstrauen der Behörden. Gasthöfe giebt es nur in wenigen Hauptstädten, wo europäisches Leben Eingang gefunden hat, allgemein wird man in den ganz primitiven, fast überall von Ungeziefer bewohnten „Hans" (Herbergen) und Fremdenhäusern (Mustafyrodasi) untergebracht, vielfach daselbst auch bewirtet; man ist Gast der betreffenden Gemeinde (was jedoch meist die Bezahlung nicht ausschliesst), man befindet sich nicht „chez soi", man kann den Besuchern nicht die Thür weisen oder Besuch ablehnen, sie kommen unangemeldet. Die Nachteile überwiegen in Kleinasien nach meiner Erfahrung oft die Vorteile der Ortsunterkunft und heissen dem Zeltlager den Vorzug geben. Man wird dann aber gut thun, die kürzere Mittagsrast in einem bewohnten Orte, der obgenannten Verrichtungen und Auskunft halber, abzuhalten.

Die Zeit unmittelbar nach der Ankunft im Nachtquartier, in welcher der Diener die Verpflegung von Mann und Pferd vorbereitet, muss notwendigerweise zur Arbeit benutzt werden; Müdigkeit ist dabei mit Energie zu überwinden. Wenn es irgend angängig, ersteigt man, von einem Einwohner begleitet, noch gleich einen hohen, nahegelegenen Punkt,*) stellt nochmals das Handstativ auf, um das Panorama aufzunehmen und sich über die Lage des Ortes genau zu orientieren. Diese Arbeit ist auch deshalb von Wert, weil der Rundblick bei Abendbeleuchtung meist ein weiterer und klarer ist, als bei Tage. Sodann beeilt man sich im Lager bezw. Quartier, die bisher mit leichten schwarzen Bleistiftstrichen angedeuteten Tagesbeobachtungen, vor allen Dingen die Geländeskizze des Itinerars mit Tinte nachzuziehen und in einigermassen richtige Verhältnisse zu bringen. Wer den Transporteur gewandt handhabt und überhaupt schnell und geschickt zeichnet, wird vielleicht auch sofort die Reisekarte in richtigem Massstab auszeichnen. Jedenfalls muss aber die frische Erinnerung benutzt und ein einigermassen richtiges Geländebild je nach der Wichtigkeit in grossen oder kleinen Verhältnissen dem Itinerarheft einverleibt werden.

Zuweilen empfiehlt es sich — z. B. wenn der Reisende auf besonders grossem weissen Fleck der Karte sich befindet und seinen Aufenthaltsort feststellen will —, nur die Basis, die Reiselinie selbst ohne das Nebengelände, mit Massstab und Transporteur auszuzeichnen.

Hat der Topograph auf diese Weise auch nur die Linie seines Rittes konstruiert, so kann er doch durch Vergleichung des Ergebnisses mit der Übersichtskarte beurteilen, wie weit er gekommen, und den Weg für den folgenden Tag disponieren.

Inzwischen wird das Nachtmahl bereitet sein; der Topograph stärkt sich wohlverdientermassen. Ehe er sich jedoch zur Ruhe begiebt, ist bei Unterkunft in bewohnten Orten noch ein wichtiger Teil seiner Arbeit zu erfüllen. Mit der Karte und dem Bleistift in der Hand fragt er die meist zahlreich versammelte und zur Auskunft gern bereite Einwohnerschaft über alle vom Orte abgehenden Wege aus und trägt in eine der Windrose ähnelnden besonderen Zeichnung, beginnend vom Standorte, diese Wege, sowie sämtliche Ortschaften und deren Entfernungen ein, soweit sie bekannt sind. Dabei muss er bedacht sein, aus den oft sich sehr widersprechenden Angaben das arithmetische Mittel zu ziehen. Über die administrative Einteilung des Landes, die Grenzen der Nachieh, Kasa, Sandschak, die Sitze der Mudur, Kaimakam u. s. w., über die Bodenbeschaffenheit, archäologische und ethnographische Verhältnisse, über die Produkte und Industrie des Landes sich zu unterrichten, ist dies der günstigte Moment, da die Leute abends am gesprächigsten sind.

*) Sehr ratsam ist es, in jedem Dorf, wo man Rast oder Quartier macht, im Verein mit dem „Imam Effendi" (Ortsgeistlichen) den Turm der Dorfmoschee zu ersteigen; man lässt sich dort oben von diesem gebildetsten Manne der Bevölkerung die Gegend erklären und nimmt sämtliche Visuren des Panoramas. Die Erlaubnis zu solcher Besteigung ist mir auf die höfliche, etwa folgendermassen lautende Bitte niemals verweigert worden: „Isin warmy? dschami kulesi barabar binedscheis; sen ondan bir as taryi idedjek?"

Alles Gehörte wird noch kurz niedergeschrieben, möglichst viel davon graphisch in die Übersichtskarte oder die Tagesskizze eingetragen und dann mit der letzten Barometerablesung kurz vor dem Schlafengehen der Tag abgeschlossen.

Ich führte auf der Reise 1886 ein kleines Fernrohr (mit Fadenkreuz und Elevations-Limbus) mit, welches mit einer bis auf $^1/_4$ Grade eingeteilten Bussole versehen war. Vermittelst desselben wurde wiederholt des Abends nach dem Nordstern die Zuverlässigkeit der Handbussole geprüft, sowie die Abweichung des magnetischen vom geographischen Nord festgestellt.

4. Die Ausführung zu Hause.

Zur Nutzbarmachung der bisher geschilderten Thätigkeit gehört eine möglichst sorgfältige Ausarbeitung des mitgebrachten Materials bei der Rückkehr von der Reise.

a. Allgemeines. Die Art des Aufnehmens ist eine ungenaue. Wenn sich auch kleine Fehler im ganzen vielfach ausgleichen, so kann doch unmöglich das Gesamtergebnis eines Itinerars in die Entfernung und das Richtungsverhältnis der festen Anfangs- und Endpunkte immer genau hineinpassen.

Bei grossen im Innern des Landes zurückgelegten Entfernungen ergeben sich schon aus der wachsenden oder geringer werdenden Bussolen-Abweichung Verschiebungen. Der magnetische Nord zeigt in unseren Breiten bekanntlich stets eine westliche Deklination, welche wieder örtlichen und zeitlichen Schwankungen unterliegt und z. B. 1886 für das westliche Kleinasien rund 6° betrug. Unterwegs hat man nach dem magnetischen Nord ausgezeichnet. Man setzt nun die Stücke der einzelnen Tage zusammen, indem man sie der Reihe nach eins an das andere gefügt, auf Velinpapier durchzeichnet und dann eine geographische Nordlinie, 6° von der bisherigen magnetischen nach Osten abweichend, etwa durch die Mitte des ganzen Itinerars, recht lang auszieht. Dann wird probiert, wie dasselbe zu den festen Punkten auf dem Übersichtsblatt stimmt. Der sich hierbei meist ergebende Fehler muss dann durch Quadrierung auf die Gesamtstrecke gleichmässig verteilt werden.

b. Einzelheiten der Technik beim Auszeichnen. Das Schwierigste ist die Darstellung des Terrains, welche unterwegs natürlich nur sehr mangelhaft ausfallen konnte. Die Bergstriche empfehlen sich für den skizzenhaften Charakter eines Itinerars nicht, man wähle die Schummermanier (Estampe) oder die Höhenkurven. Letztere — wenn sie auch hier im einzelnen nicht richtig und nur annähernd äquidistant werden — eignen sich doch am besten dazu, um ein allgemein richtiges Bild des Bodenreliefs schnell zu entwerfen. Besonders im gebirgigen Lande, wo es wichtig ist, Ebenen und Bergland, bebautes und unbebautes Terrain, zu unterscheiden, überall dort, wo der Fuss der Berge sich scharf markiert, sind Höhenkurven der Estampe vorzuziehen. Letztere wendet man besser im Hügellande, bei sanftem, mehr verschwimmendem Übergange an.

Einen Anhalt, damit die Zahl der Kurven wenigstens dort leidlich richtig wird, wo sie den Weg des Messenden schneiden, geben die Barometer-Ablesungen.

Die Zeichnung muss erst fertig und exakt in Bleistift ausgeführt werden, ehe man das Anlegen mit Farbe und Tusche beginnt. Entsprechend einerseits der Ungenauigkeit eines Itinerars, andererseits den Bodenkultur-Verhältnissen Kleinasiens, empfiehlt es sich, nicht wie in europäischen Generalstabskarten Ackerland, Wiese, Heide, Gärten etc. durch ebensoviele Signaturen darzustellen, sondern nur Wasser, Ebenen und Bergland durch drei Farben, blau, grün und braun, zu unterscheiden.

Nachdem aus der schwarzen Tuschzeichnung mit dem Gummi alle Bleistiftreste entfernt sind (Quadrierung, Flecken u. a.), legt man die genannten drei Farben möglichst dünn auf dieselbe. Später kann man durch helle und dunkle Abtönung bei sanften oder steilen Abfällen den Niveaulinien zu Hilfe kommen. Das hydrographische Netz (Wasserläufe, Ränder der Küste und der Landseen) wird am besten mit „unverwaschbarer" blauer Auszichtinte nachgezogen.

Besonders sorgsam werde schliesslich die Eintragung der Namen ausgeführt (die der Flüsse blau), eine schlechte Schrift verdirbt die sauberste Zeichnung. Man schreibe die Namen vorher auf durchsichtige Zettel und prüfe damit das „Auskommen" in den freien Stellen der Zeichnung. —

(Schluss folgt.)

Aus Japan.

Allgemeines. — Eine Vorstellung beim Mikado. — Eine Mahlzeit beim Minister-Präsidenten.

Von O. Livonius, Vice-Admiral a. D.

Der an mich ergangenen Aufforderung des Herrn Herausgebers entsprechend, gebe ich nachstehend aus meinen Erinnerungen und Aufzeichnungen über Japan aus den siebziger Jahren die Beschreibung einiger besonderer Vorkommnisse, die für die etwaigen Leserinnen nicht ohne Interesse sein dürften. Mich leitet hierbei der Gedanke, dass selbst eine wissenschaftliche Fachschrift an Interesse gewinnt, wenn der Lesestoff auch auf die Angehörigen der Familie einige Rücksicht nimmt und namentlich dem weiblichen Teil derselben einige Anregung bietet.

Die Bewohner des japanischen Inselreichs stehen heutzutage ganz entschieden im Vordergrunde des allgemeinen Interesses, was zunächst daraus hervorgeht, dass die verschiedenen Typen derselben wiederholt mit grossem Erfolg bei uns auf die Schaubühne gebracht sind. Noch nie ist es bisher dagewesen, dass auf unseren Theatern ein Stück gegeben worden ist, dessen Handlung sich lediglich in einem fremden Erdteil, bei einem fremden Volke, einer fremden Rasse abspielt, und dass das Publikum — abgesehen von dem meisterhaften musikalischen Beiwerk — an der Darstellung des Fremdländischen so grosses Gefallen bekundet hätte, wie an der Kopie der heiteren zierlichen, Fächer schwingenden japanischen Tänzerinnen, an deren farbenprächtigen Gewandungen, sowie an dem ganzen Drum und Dran japanischer Einrichtungen, Trachten und Lebensgewohnheiten. — Mehr noch als der grosse Erfolg der Bühnenleiter spricht für dieses Interesse die Thatsache, dass unsere ganze Geschmacksrichtung durch die Produkte der japanischen Industrie und des dortigen Kunstgewerbes stark beeinflusst worden ist, die ersteren sich durch Zierlichkeit und harmonische Zusammenstellung der Farben besonders hervorthun.

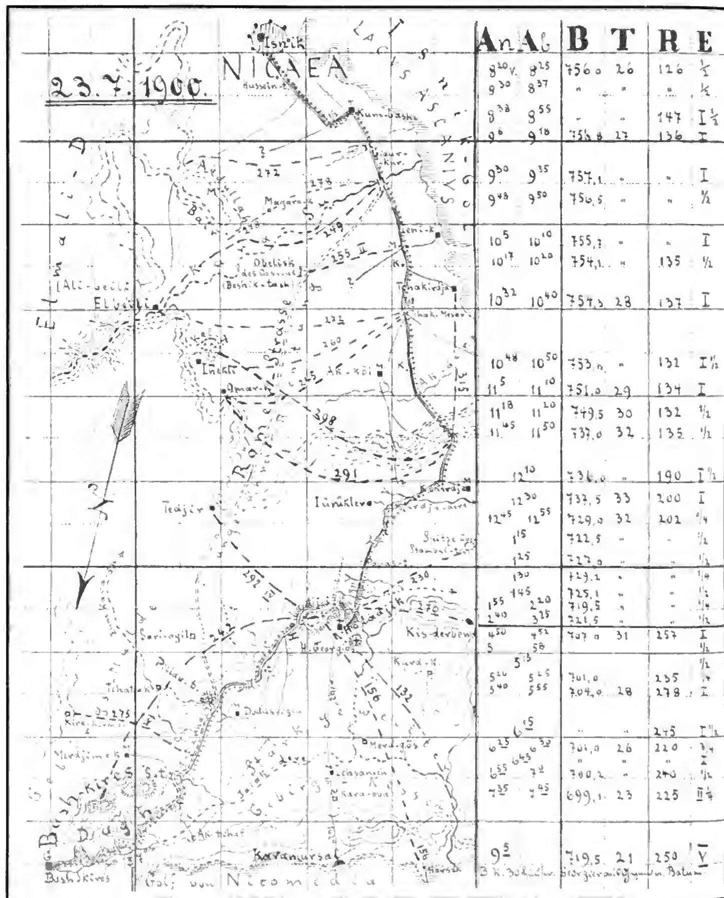
Die weiteren Ursachen unseres besonderen Interesses, — welche allerdings nicht so sehr in die Augen springen — liegen in gewissen Kontrasten der Rasse und deren Charaktereigenschaften im Vergleich zu anderen Völkern. Auf der einen Seite pygmäenhafte Körperbildung, weibliche Typen, die einander so ähnlich sehen wie ein Ei dem andern, weil seit dem Auftreten der Japaner aus ihrer dunklen Vergangenheit heraus auf dem Schauplatz der Geschichte noch keine Vermischung des Blutes mit fremden Elementen stattgefunden hat; auf der anderen Seite trotz körperlichen Mindermasses eine bedeutende geistige Befähigung der männlichen Individuen, ein hervorragendes Wandlungs- und Nachahmungstalent und schliesslich ein hochentwickeltes Kunstgewerbe ohne eigentlichen Kunstsinn und Kunstverständnis, so dass die bildenden Künste des Abendlandes bisher ohne jeden Einfluss gewesen sind auf die Geschmacksrichtung, auf Sitten und Lebensweise der Japaner, während sie fast sprunghaft sich der industriellen Entwickelung des Abendlandes zur Seite gestellt haben. Dieses Hasten auf der einen Seite und dieses Stehenbleiben auf der andern, diese Inkonsequenz des Volkscharakters mutet uns fremdartig an und fesselt um so mehr unser Interesse, als wir vor unseren Augen dieses Inselvolk aus einem tausendjährigen stumpfsinnigen Erstarrtsein in tiefster Barbarei haben erwachen sehen und es begleiten konnten von Erfolg zu Erfolg bis zu seiner gegenwärtigen machtgebietenden Stellung.

Zwei Jahrzehnte freilich dauerte es noch, bis nach dem langen Schlummer inmitten der abendländischen Civilisation sich dies neu erstandene Staatswesen den Schlaf missmutig aus den müden Augen gerieben hatte: Dann aber schnellte es empor, um im Verlauf von weiteren 25 Jahren sich nicht nur alle reifen Früchte der abendländischen Kultur anzueignen, sondern sich sogar nach wiederholten siegreichen Kämpfen mit dem grossen Nachbarreich China, das seinerseits eben anfängt, sich dem Machtgebot des Abendlandes widerwillig zu fügen, zu einer ausgesprochenen Militär- und Flottenmacht aufzuschwingen.

Man denke nur zurück, dass bis zum Jahre 1854 das japanische Inselreich sich so vollständig von der übrigen Welt abgeschlossen hatte, dass jedermann mit dem Tode bestraft wurde, wer heimlich nur den geringsten Gegenstand ausländischen Ursprungs erstanden oder an sich gebracht hatte. Nur mit Holland und China fand unter für die Betreffenden höchst erniedrigenden Bedingungen ein Warenaustausch statt, und zwar nur von einer einzigen Stelle aus. In der Nähe der Hafenstadt Nangasaki nämlich liegt eine kleine Insel Decima; auf dieser waren die den Holländern zugestandenen Faktoreien gelegen. Eine noch jetzt existierende Brücke verband diese Insel mit der Hafenstadt. Abgesehen von diesem streng bewachten Eingangsthor gab es keine weitere Berührungsstelle mit der übrigen Aussenwelt. Und heute ist dieses Japan, in welchem zu jener Zeit noch die Herrschergewalt geteilt war, in eine Monarchie mit konstitutionell beschränkter Machtbefugnis umgewandelt, deren militärischen, nach europäischem Muster geschulten Streitkräften in dem jüngsten Kriege mit China die Palme des Sieges zugesprochen wird, mit dem das stolze Albion jüngst einen Allianz-Vertrag zur Sicherstellung seiner dortigen Machtstellung abgeschlossen hat! Eine derartige rapide Entwickelungsgeschichte hat bisher noch kein Volk aufzuweisen, daher unser mit Staunen gemischtes Interesse für dies neue Staatswesen.

Während die so viele Jahrhunderte hindurch aufgespeicherten nationalen Kräfte mit staunenswerter Energie expandierten und Staatsmänner von hoher Bedeutung, wie z. B. der jetzt in Europa weilende Marquis Ito, diese überströmenden Kräfte in richtige Bahnen leiteten, ist es andererseits höchst auffällig, dass trotz allem richtigen politischen Instinkt, trotz allem Nachahmungstalent die eigentliche Kunst, d. h. die aus dem Geist herausgeborene schöpferische Kraft, durch Ton oder bildliche Darstellung auf unser ästhetisches Empfinden einzuwirken, dem Volk der Japaner bisher vollständig fremd geblieben ist. Die Musik steht noch jetzt auf einer nicht viel höheren Stufe, als die der afrikanischen Wilden, die sich lediglich der Holztrommel als Begleit-Instrument bei ihren Tänzen bedienen. Das einzige Instrument, welches die Japaner kennen, ist eine Art Guitarre mit drei Saiten, die mit einem flachen Stück Elfenbein angeschlagen werden. Der Gesang ist ein monotones Näseln, das durch Händeklatschen begleitet wird. Der Tanz ist nur ein Drehen und Wenden auf der Stelle, doch sind die Bewegungen des Oberkörpers, das Spiel der Arme, Hände und zumal der Finger sehr graziös und ausdrucksvoll.

Beispiel einer itinerarischen Aufnahme mit



++++++++ Routenlinie, im Original farbig wiedergegeben.

Ab 8[10] V. [illegible] Stambul-Kapu (756,3. 26°) [illegible]
Hussein tschesme, [illegible]
[illegible] Elbeili (Ali beili) [illegible] (2 km) Abd. bair.
[illegible] Tataren [illegible]
Giaur Köpr[illegible]

[illegible] Kara su [illegible] N.O. [illegible]
[illegible] Djami Isnik 328°
[illegible]

[illegible] Obelisk d. C. [illegible] R. Elbeili.
[illegible] Tchakirdja (od. Tchekirdja ?) [illegible]

[illegible] selvi [illegible]
[illegible] Kisderbend bzw. Basar-K. [illegible] Tchakirdja Mesar. [illegible]
[illegible] Koladjik. [illegible]

[illegible] (I) [illegible] Akköi
[illegible] Akdere. [illegible] Öslar [illegible]

[illegible]
[illegible] Nicaea [illegible]
[illegible] Karakaia [illegible] Pamb[illegible]-kaia [illegible] = 350°

[illegible] (I) Kokardja [illegible]

[illegible] harman [illegible]
[illegible] Islam Köi Iurükler [illegible]

[illegible] Papas [illegible]

[illegible]
[illegible] Kiran-Dagh [illegible] Kisderbend [illegible] Bash Kres Dagh
[illegible] Koladjik Tepe [illegible] Koladjik [illegible]
c. 300 [illegible] (700 5 28°) [illegible]
[illegible] O-W. [illegible] Hol. Tepe [illegible]
[illegible] 500 m [illegible]

[illegible] Isnik [illegible] Sariagil [illegible]
[illegible] Pillar-tepe. [illegible] eski ber-iolu [illegible]
[illegible] Römerstrasse [illegible] c. 8 Meter [illegible]
[illegible] Pillar t. [illegible] Bash Kres Dagh [illegible]
[illegible]
[illegible] Pillar-tepe [illegible]
[illegible] N.W. [illegible] 30 [illegible]
[illegible]
[illegible] Bashkres [illegible] Ialak-dere. –

[illegible] Tumulus [illegible] Ialak dere [illegible]
[illegible] Propontis. [illegible]
[illegible]
[illegible]

Während das Streben wahrer Kunst dahin geht, das Schöne zur Anschauung zu bringen, während Malerei und Bildhauerkunst darauf bedacht sind, den Begriff des Schönen der Komposition zu Grunde zu legen — so geht im Gegenteil die japanische Malerei, Bildhauerei und Baukunst darauf aus, Hässliches und Widerwärtiges zu erfinden und darzustellen. In der Natur findet sich nichts Hässliches und wenn auch Deformitäten, Gebrechen des Alters etc. abstossend wirken, so darf doch die Kunst sich nicht zu ausschliesslich mit dem beschäftigen, was als Ausnahme vorkommt. Die japanische Kunst indessen sucht etwas darin, das Normale zu verzerren, das Ebenmass der menschlichen Gliedmassen zu verunstalten und die höheren Wesen nur in Gestalt scheusslicher Ungetüme äusserlich zur Darstellung zu bringen. Statt schöner Gruppierungen, wie die Kunst der Hellenen es verstand, die Schönheit des menschlichen Körpers hervorzuheben, werden in Japan nur Fratzen gemalt. Nur widerliche Scenen von Eifersucht, sinnlicher Liebe und Tötungen zeigen die dortigen Kompositionen, die einander so ähnlich sind, dass man alles kennt, wenn man nur eins dieser Bilder gesehen hat. Jedes Gesicht zeigt dieselben Verzerrungen, denselben Ausdruck des Zorns oder der Verachtung — andere Gefühle kommen kaum zu bildlicher Darstellung, und wo die Kunst plastisch auftritt, da sucht sie etwas darin, die menschliche Form zu verunstalten, indem z. B. die Ohren als dicke Fleischklumpen zehnfach vergrössert herabhängen, der männliche Unterkörper wird mit untergeschlagenen Beinen als sogenannter Fettwanst nackend dargestellt, die Götzenbilder sind nur rächende fratzenhafte Kolossal-Gestalten: eine ruhige Würde der Gottheit ist unbekannt. Auch die Baukunst erhebt sich nicht über ein bestimmtes Niveau des Althergebrachten: alle Tempel sind nach einem bestimmten Modell hergerichtet, dem aller Schwung, alles Ebenmass fehlt, und ein Gleiches gilt von den einstöckigen, aus Holz gebauten Wohnhäusern. Hingegen tritt überall da, wo es sich nur um Reproduktion oder um Details des Kunsthandwerks handelt, eine ganz erstaunliche Mannigfaltigkeit zutage. So sind z. B. an den Wänden, Thüren und Thürpfosten der Tempel und Grabdenkmäler der früheren weltlichen Herrscher, der Taikuns, in Jeddo so überraschend schöne und mannigfaltige Muster ausgearbeitet, dass es sich lohnen würde, unsere Musterzeichner dorthin zu entsenden, um einen unerschöpflichen Vorrat der schönsten und kühnsten Muster von dort zurückzubringen.

Auf einer etwas höheren Stufe steht die Schauspielkunst. Das Spiel ist, was Rhetorik und Mimik anbelangt, meist recht gut, und obgleich ohne Souffleur gespielt wird, ist doch das Zusammenspiel ausgezeichnet, von Stockungen ist nicht die Rede, die Gegenreden erfolgen so schlagend, dass man geneigt ist, sie für wirkliche Impromptus zu halten. Die Bühne besteht aus einer auch bei uns neuerdings mehrfach zur Anwendung gekommenen Drehscheibe. Beim Scenenwechsel wird die Scheibe um eine volle Hälfte gedreht, so dass sich die hintere, mittlerweile vorbereitete Hälfte den Blicken zeigt.

In letzter Zeit hat eine japanische Schauspielertruppe in Europa viel von sich reden gemacht. Der weibliche Stern derselben, Sada-Jako, wurde zunächst von Paris aus als zweite Duse gefeiert. Soweit es sich um Nachahmungstalent handelt, bot die Truppe viel Anerkennenswertes, wo es sich aber um eigenes künstlerisches Erfassen und Gestalten handelt, um das seelische Element, das den Hörer packt, innerlich ergreift und zum Mitfühlen zwingt — da sah man mal wieder so recht, was eine feile Kritik in Übertreibungen zu leisten vermag, und wie willig das Publikum dem Schall der Reklame-Trompete zu folgen geneigt ist, um sich den Anschein eigenen vollgültigen Verständnisses zu wahren.

Im inneren Zusammenhang mit der Kunst eines Landes stehen Sitten und Lebensgewohnheiten, vielleicht ist auch das Umgekehrte der Fall. Das Schlüpfrigste, was Paris je auf die Bühne gebracht hat, und was die deutschen Bühnen bekannter Gattung eifrigst aufzunehmen pflegen, steht doch weit hinter dem zurück, was auf einer japanischen Bühne unter dem Gelächter und Beifall der Zuschauer mit aller nur denkbaren Realität dargeboten wird. Es hängt dies zusammen und wird nur erklärlich durch einen ganz eigentümlichen Mangel an ästhetischem Schicklichkeitsgefühl des ganzen japanischen Volkes: Jedenfalls ist das, was wir als dezent bezeichnen, in Japan eine für das weibliche Geschlecht unbekannte Grösse. Während die mohamedanische Schöne sogar das Gesicht ängstlich verhüllt, während der Chinesin, die so nahe wohnt und stammverwandt ist, die Enthüllung der weiblichen Schultern, das décolleté unserer Damentoilette bei besonderen festlichen Veranstaltungen, anstössig erscheint, kennt die Japanerin keine „falsche Scham“. In den jedermann zugänglichen Badestuben hat man Gelegenheit, sich davon zu überzeugen, dass die Japanerin mit der Kinderwelt vollständig die Harmlosigkeit teilt, sich gänzlich entkleidet den Blicken des anderen Geschlechts preiszugeben. Dieses gänzliche Fehlen des Begriffs der Wohlanständigkeit bei einem Kulturvolk bildet wohl den weitgehendsten Kontrast mit der sonstigen civilisierten Welt.

In nahem Zusammenhange mit diesem Mangel steht die fast an Nudität streifende Einfachheit der Kleidung, die keiner Änderung durch die Mode unterworfen ist. Aus Bildern genugsam bekannt ist das lange, bis auf die Füsse reichende, vorn zu öffnende Gewand der Japanerin mit den langen weiten Ärmeln — deren unterer Teil als Tasche dient — das durch den vielfach die Taille umschlingenden fussbreiten Stoffgürtel — Obi genannt — zusammengehalten wird, und dessen breite Rückenschleife das Prunkstück der Japanerin bildet. Weniger allgemein bekannt dürfte es sein, dass Unterkleider bei beiden Geschlechtern etwas Unbekanntes sind. Die Japanerin trägt weder ein Hemd, noch Beinkleid oder Unterrock, weder Korsett, Spitzen oder Kragen, weder eine Kopfbedeckung noch Handschuhe, weder Strümpfe noch Schuhwerk von Leder. Im allgemeinen geht alles barfuss, werden in selteneren Fällen Strümpfe getragen, so sind dies nur kurze weisse Socken aus Zeug, die an der Innenseite der Enkel zugeknöpft werden, die grosse Zehe ist wie der Finger eines Handschuhes ausgenäht, um den Halter für die zollhohen Holzklötze hindurchzuleiten, auf denen sich die Japanerin unter Ohren betäubendem Geklapper auf der Strasse fortbewegt, denn das Innere der Wohnräume wird nie mit Schuhwerk betreten; selbst der Ausländer ist gezwungen, sich vor deren Betreten die Stiefel auszuziehen, da auf diesen mit schön geflochtenen Matten ausgelegten sauberen Fussböden zugleich die Mahlzeiten eingenommen werden. Der höhere Rang in der sozialen Stellung einer Japanerin wird durch schmale zollbreite Säume an dem offenen Halsschlitz des Oberkleides kund gegeben. Im übrigen geht auch die höchstgestellte Dame mit nakten Beinen ohne Strümpfe auf der Strasse wie die arme Kuli-Frau.

Nachdem ich nunmehr mit einigen kurzen Strichen die Verhältnisse der breiteren Volksschichten skizziert habe, lasse ich noch einige Details folgen aus der Zeit, als nach der Niederschlagung des Satsuma-Aufstandes im Jahre 1874 Japan in die Periode der Reformen kräftig einzutreten begann.

Im genannten Jahre waren zwei unserer Fregatten, „Elisabeth“ und „Arkona“, nach den asiatischen Gewässern entsendet. Die „Arkona“ traf mit mir als dem älteren der Kommandanten in Yokohama zusammen. Am 17. September wurden die Kommandanten beider Schiffe in Begleitung von je zwei Offizieren zur Vorstellung bei Sr. Majestät dem Mikado befohlen; die Bezeichnung Tenno statt Mikado soll die Kaiserwürde noch mehr hervorheben. Wir waren durch diese Gunstbezeigung um so mehr überrascht, als es der erste Fall war, dass Seine Majestät Seeoffiziere unter dem Rang von Flaggoffizieren empfangen hat.

Wie schnell die Umformung der japanischen Vorstellungen und Gebräuche nach europäischem Muster vor sich geht, gab sich uns bei dieser Gelegenheit recht auffällig kund. Der Jakonin von hohem Range, welcher den Wagen voraufritt, die uns in Begleitung unseres Minister-Residenten zum kaiserlichen Palast brachten, trug statt des japanischen Kostüms schwarzen Frack, weisse Halsbinde und hohen Cylinderhut, und dies Kostüm erlitt noch dadurch fernere Einbusse, dass die Beinkleider ohne Sprungriemen und die Lackstiefeletten ohne Sporen waren. Ihm folgten 4 Läufer, von denen zwei später auf die Tritte zur Seite unseres Wagens stiegen.

Der Palast ist wie alle japanischen Gebäude mit Rücksicht auf die häufig vorkommenden Erdbeben einstöckig und aus Holz gebaut. Die innere Einrichtung war ebenso einfach: im Empfangssaal waren einige vorzügliche Produkte der japanischen Ciselierkunst aufgestellt: massiv silberne Reiher und Falken auf einem von der See umspülten Felsen. Die Trachten der Hofchargen glichen vollkommen denen, wie sie an den Höfen der Westmächte gebräuchlich sind, goldgestickte Fracks, Kachemirbeinkleider mit breiten Goldstreifen, Klapphut, am oberen Rande mit Federn besetzt, nur war die Farbe der Beinkleider ein helles Silbergrau, was nicht übel aussah. Der Introducteur des Ambassadeurs sprach französich mit grosser Gewandtheit. Seine Majestät erwartete uns stehend in europäischer Tracht: weisse Kachemirbeinkleider mit breiten Goldstreifen besetzt, roter kurzer Waffenrock bis zum Halse zugeknöpft und sehr reich mit Goldstickerei versehen, goldene Epauletts, Klapphut mit Federn, an goldgestickter Koppel das japanische Kaiserschwert. Der Teint des jugendlichen Gesichts — Se. Majestät war damals 22 Jahre alt — war auffällig zart und weiss gegenüber der mehr bräunlichen Hautfarbe der meisten Japaner; das schwarze Haar fiel ziemlich lang fast bis zur Schulter herab. Nach der Vorstellung mit den üblichen Reden und Gegenreden der Begrüssung und des Dankes und nachdem Seine Majestät uns für den Fall der Rückreise eine glückliche Heimkehr gewünscht, zogen wir uns wieder in die Vorgemächer zurück, wo uns Thee gereicht und ausserdem einem jeden von uns ein Teller mit Konfekt vorgesetzt wurde.

Dieser Kaiser-Thee ist durch die Art seiner Gewinnung etwas ganz Besonderes. Es sind die ersten zarten Blättchen der Theestauden, welche auf einem Berge in der Nähe des Fleckens Udsi unweit Miako, woselbst der beste Thee wachsen soll, mit besonderer Eigenheit gepflegt werden. Vor der Lesezeit müssen die Sammler sich wochenlang der Fische und sonstiger unreiner Speisen enthalten; nur mit verbundenem Munde und mit Handschuhen dürfen die Blätter gepflückt werden, und unter starker Militär-Bedeckung werden die kunstgemäss bereiteten Blätter in den kaiserlichen Palast abgeführt.

Obgleich es meist schwierig ist, einer besonderen Delikatesse gleich beim ersten Versuch genügend Geschmack abzugewinnen, so entfaltete doch dieser Thee ein solches Bouquet von Wohlduft, dass es nicht schwer war, ihn selbst von dem im Hause des Ministers verabreichten Thee recht wohl zu unterscheiden. Der Teller mit Konfekt, dem wohl eine besondere Bedeutung beigemessen wird, wurde der Sitte gemäss, einem jeden von uns zum Andenken zugeschickt.

Kaum an Bord zurückgekehrt fanden wir, d. h. die Kommandanten, eine Einladung vor zum Diner bei dem Premier-Minister Sandjo, dem früheren Erzieher und Vormund des Mikado und ersten Beamten im Staat.

Dies Diner, bei dem natürlich unser Minister-Resident ebenfalls zugegen war, war besonders in der Hinsicht interessant, als auch die letzte Schranke hierbei zum ersten Male in Wegfall kam, die bisher noch immer die japanische Sitte von der europäischen unterschied, nämlich bezüglich der Stellung der Frauen, die bisher von dem gesellschaftlichen Verkehr mit Ausländern vollständig ausgeschlossen waren. Sei es nun, dass der Minister sich der Neuerung unterzog mit Rücksicht auf die Gemahlinnen der für die Höfe der Westmächte in Aussicht genommenen Gesandten, sei es, dass er den Wünschen der Frauenwelt, als deren Fürsprecherin die eigene Gattin aufgetreten sein mag, nicht habe länger Widerstand leisten können: genug, von ihm, dem höchsten Beamten im Reich, musste die Neuerung ausgehen, und deshalb waren wir ebenso erstaunt als freudig überrascht, als plötzlich die Gemahlin des Ministers eintrat und uns begrüsste. Nachdem wir ihr vorgestellt, wurde sie von dem kaiserlichen Prinzen Arisugawa no Miya, welcher ebenfalls zu den Geladenen gehörte, zu ihrem Sessel geleitet. Da es das erste Mal war, dass eine Dame der höheren Stände in ihrer eigenen Häuslichkeit öffentlich vor Europäern erschien — selbst unser Minister-Präsident, Herr von Brandt, hatte solche bis dahin trotz seiner langjährigen Anwesenheit in Japan noch nicht zu Gesicht bekommen — liess ich es mir angelegen sein, die Toilette der Dame genau zu studieren, deren Details ich in besonderer Ausführlichkeit für die geneigten Leserinnen hier wiedergebe.

Die Kleidung war durchaus abweichend von dem Strassenkostüm der Japanerinnen und war in der Kostbarkeit und Eleganz der Stoffe wahrhaft blendend schön zu nennen. Die Dame trug ein weiss seidenes Unterkleid, über welches vom Gürtel abwärts ein rotseidenes Halbkleid von weitem, pantalonartigem Schnitt fiel, das wohl 3 bis 4 Fuss nach hinten nachschleppte. Dies rote Halbkleid, oder diese eigentümlich geschnittenen Pantalons wurde durch einen Obi von demselben Stoff zusammengehalten. Den kostbarsten Teil der Toilette bildete indessen ein Ueberkleid von einem entzückend schönen und schweren Seidenstoff. Auf weissem Seidengrund waren bunte Blumen und bunte fliegende Vögel eingewirkt; dazwischen eingestreut nach einem bestimmten Muster goldene Embleme. Durch dieses reichliche Gold auf dem weissen Grunde gewann das Bewegliche und bunte der fliegenden Vögel in dem Muster so viel an Ruhe und Einfachheit, dass die Totalwirkung sich frappierend schön gestaltete. Dieser Überwurf mit den langen, fast bis zur Erde herabhängenden offenen Ärmeln reichte bis über die Kniee und war nach vorn zu ausgeschnitten, so dass das rote Unterkleid und der Obi frei zu sehen blieb. Inwendig war dies Überkleid durchweg mit schwerer lila Seide gefüttert; der Saum war ein doppeltes Passepoil aus rosa und lila Seide, der Vorstoss aus jeder Farbe etwa $^1/_3$ Zoll breit.

Völlig abweichend von der sonstigen Haartracht war auch die Frisur der Dame. Bekanntlich wird in China und Japan auf die Frisur ein besonderer Wert gelegt. Die Haare

werden mit einer klebenden Substanz eingerieben, um die Kunstwerke der Frisur möglichst lange glatt und glänzend zu erhalten und, um dieselbe auch über Nacht nicht zu schädigen, bedient man sich statt unserer Kopfkissen kleiner, mit einem Ausschnitt für die Rundung des Halses versehener Holzgestelle für die Nachtruhe, in denen der Hals seinen Stützpunkt findet.

Die Hoftracht des Haares, wie wir solche hier also zum ersten Male zu sehen bekamen, zeichnet sich zunächst durch grössere Einfachheit aus. Die Haare waren sämtlich glatt von vorn nach hinten gestrichen, ohne geflochten zu werden; etwa in Gürtelhöhe waren sie mit einem Band aus weissem Papier umwickelt, wie mit einer leichten Schleife; einen Fuss tiefer befand sich ein zweites ähnliches Papierband, der Rest des langen Haares hing frei herab. Diese sehr natürliche und einfache Frisur war indessen nicht ohne Künstelei. Das Haar war nämlich von der halben Höhe des Hinterkopfes ab etwa in Tellerbreite keilförmig und glatt mittelst klebender Substanz auseinander gebreitet, so dass dieser Teil der Haartracht eine dünne aber feste Masse bildete. Gewissermassen als Schlagschatten dieses Teils der Frisur war der Nacken — von den Ohren ab nach hinten zu sich keilförmig zuspitzend — in ganz scharfer Begrenzung sepiabraun gefärbt. Auch an der Stirn bemerkte ich dieses Braun, doch mit leichter Schattierung. Der übrige Teil des Gesichts und des Halses war in der üblichen Weise geschminkt, die Oberlippe war rosenrot, die Unterlippe dunkelrot gefärbt, die Zähne schwarz.

Eine der grössten Abweichungen in den Sitten des Morgen- und Abendlandes ist unstreitig das Färben der Zähne und Auszupfen oder Abrasieren der Augenbrauen bei verheirateten Frauen, aber auch diese uns so wenig zusagende Sitte schien schon damals auf dem besten Wege, sich zu verabschieden. Die Augenbrauen wenigstens hatte Ihre Excellenz schon in kühnem Schwunge wiederhergestellt und die Frauen derjenigen Herren, welche zu Gesandtschaftsposten in Europa designiert waren, und die ich später genauer kennen lernte, hatten auch die Weisse ihrer Zähne völlig wiederhergestellt, was sich innerhalb weniger Tage bewerkstelligen lässt. Die niedliche junge Frau des für den Gesandtschaftsposten in London bestimmten Herrn Wooyeno erklärte mir, nicht nur die widerliche Sitte des Schwarzfärbens der Zähne und Auszupfen der Augenbrauen würde in nächster Zeit voraussichtlich in Wegfall kommen, da in den höheren Kreisen bereits der Anfang damit gemacht sei, sondern auch die Tracht der Frauen würde sich dem Einfluss der Pariser Mode beugen, wenn nicht die gar zu grosse Schwierigkeit bestände, der sie schüchternen Ausdruck gab, indem sie mir verriet, sie habe sich viele der neuesten Anzüge aus Paris schon kommen lassen, aber sie wisse nicht, wie dieselben anzulegen seien! Ein nicht allzu langer Aufenthalt in London wird ihr über diese Schwierigkeit längst hinweggeholfen haben.

Auffällig war mir noch, dass unsere freundliche Wirtin keinerlei Schmuck trug; weder im Haar noch sonstwo, nicht einmal die Finger, mit denen sie in anfänglicher Befangenheit verlegen spielte, wiesen irgend einen Ring auf. — Bald nachdem sie Platz genommen, liess sie um Nachsicht und Entschuldigung bitten, da sie noch nicht genügend es verstehe, sich nach europäischer Sitte zu gerieren. Doch wich die anfängliche Verlegenheit bald, als ihr die wirklich ernst gemeinten Beteuerungen übersetzt wurden, wie sehr wir durch ihre Anwesenheit beglückt seien, und als Herr von Brandt ihre Gesundheit ausbrachte, dankte sie uns allen mit dem Glase in sehr verbindlicher Weise. Das so sehr bescheidene Wesen und der freundliche Gesichtsausdruck Ihrer Excellenz machte auf uns alle den angenehmsten Eindruck. An meinem Tischnachbar, Herrn Awoki Senzo, dem für Berlin bestimmten Gesandten, welcher, wie bekannt, späterhin eine Berliner Dame als Gattin heimführte, und der fliessend deutsch sprach, hatte ich einen sehr gewandten Dolmetscher.

Das kommerzielle Japan.

Von Dr. August Etienne (Berlin).

Unter vorstehendem Titel hat vor kurzem das statistische Bureau der Vereinigten Staaten von Amerika eine Monographie über Japan veröffentlicht, die an Reichhaltigkeit und Vielseitigkeit der darin zusammengestellten statistischen Daten Hervorragendes leistet und deshalb wohl als besonders beachtenswerte Quelle der Orientierung über Japan und seine kommerzielle Entwickelung bezeichnet werden darf.

Die kommerzielle Entwickelung Japans hat für die übrige Welt bekanntlich in erster Linie Interesse unter dem Gesichtspunkt seiner zunehmenden Emanzipierung aus dem bisherigen Abhängigkeitsverhältnis von den übrigen Kulturländern. Dieser umfassende, auf den verschiedensten Gebieten sich gleichzeitig vollziehende Vorgang lässt sich allerdings mit statistischen Zahlen allein nicht erschöpfend illustrieren; sie sind aber gleichwohl geeignet, charakteristische Streiflichter zu werfen und insofern interessant und von Bedeutung. Der amerikanische Bericht legt besonderen Nachdruck auf die Feststellung, wieweit der Aussenhandel des Landes, Einfuhr und Ausfuhr, bereits in japanische Hände übergegangen ist, und bringt hierfür, gestützt auf amtliche japanische Quellen, neues, interessantes Material.

Noch im Jahre 1883 lag der Importhandel des Landes fast ausschliesslich in den Händen fremder Kaufleute; vom Wert des gesamten Importes entfielen 95,2 % auf das Geschäft in fremden Händen. Schon im Jahre 1890 betrug der Anteil des Auslandes nur noch 75,8 %; er war im Jahre 1900 weiter bis 60,6 % gefallen. In weniger als 20 Jahren hat es Japan verstanden, seinen eigenen Anteil von 4,8 % auf 23,3 % emporzubringen.

Ein ähnliches Bild zeigt sich beim Export. Der Anteil des Auslandes betrug im Jahre 1883 noch 85,6 %, im Jahre 1900 war sein Besitzstand bis auf 62,9 % gefallen; also gleichfalls eine Expropriation empfindlichster Art, die, wenn sie im gleichen Tempo fortschreitet, die völlige Emanzipierung des Landes in baldige Aussicht stellt.

Um die kommerzielle Vormachtstellung in Ostasien kämpft die alte Welt mit der neuen, Europa mit der amerikanischen Union. Wer wird den Siegespreis erringen, das ist der zweite grosse Gesichtspunkt, unter dem die europäische Welt die Entwickelung der Dinge in Japan zu betrachten hat.

Amerika erblickt in dem asiatischen Osten sein natürliches Erbteil; es darf dabei Europa gegenüber auf die Vorteile seiner geographischen Lage, auf die grössere Nähe seiner Küsten pochen. Der Heimfall des ostasiatischen Marktes an Amerika wird sich als natürliches, unabwendbares Ereignis von selbst vollziehen; in dieser Anschauung lebt nicht nur der zunächst beteiligte, zu

sanguinischer Beurteilung neigende amerikanische Exporteur, sondern auch die offizielle amerikanische Welt. Wer daran zweifeln möchte, braucht nur einen Blick zu werfen in die konsularische Berichterstattung, in die Übersichten des Welthandels, die das amtliche Bureau of Foreign Commerce jährlich giebt. Überall ist es zwischen den Zeilen zu lesen oder wird direkt ausgesprochen. Auch der vorliegende Bericht über Japan muss, wie ein ähnlicher vorher über das kommerzielle China veröffentlichter, auf den Leser denselben Eindruck machen. Die liebevolle Sorgfalt, mit der ein ungeheures, aus allen möglichen Quellen zusammengestelltes Material verarbeitet wird, wäre bei einem amerikanischen Autor sonst fast unerklärlich.

Giebt die thatsächliche Entwickelung der Dinge den chauvinistischen Erwartungen Amerikas recht?

Die grosse Reihe der der Abhandlung beigefügten statistischen Tafeln eröffnet eine solche über die Gestaltung des Wettbewerbs zwischen der Union und England auf dem japanischen Markt, die einen glänzenden Sieg Amerikas verkündet. In den Jahren von 1881 bis 1900 ist der amerikanische Anteil am japanischen Gesamtimport gestiegen von 5,7 auf 21,9 %, der englische Anteil dagegen gefallen von 52,5 auf 25,0 %. Ein für das stolze Albion betrübendes Ergebnis. Politisch ist England zwar der nächste Freund und Bundesgenosse des Inselreichs, das englische Bündnis sichert Japan den Frieden mit Russland; die Früchte aber fallen einem anderen in den Schoss, der schwerlich bereit sein würde, seiner Erkenntlichkeit auch durch militärische Hilfeleistung jemals Ausdruck zu geben.

Ein Trost für England mag es sein, dass der absoluten Zahl nach zwar auch sein Export nach Japan gestiegen ist von 16 Mill. Yen im Jahre 1881 auf 71 Mill. im Jahre 1900. Eine imposante Steigerung ohne Zweifel, die aber doch die Thatsache nicht verdeckt, dass es mit der Vormachtstellung Grossbritanniens auf dem japanischen Markte zu Ende geht, dass die amerikanische Einfuhr der englischen schon jetzt annähernd gleichkommt und sich in ganz anderen Dimensionen als letztere vergrössert.

Beim Anwachsen der amerikanischen Einfuhr ist bemerkenswert, dass Amerika in einer immer grösseren Zahl von Artikeln den japanischen Bedarf befriedigt. Ganz besondere Beachtung verdienen in dieser Beziehung die Vorgänge auf dem Baumwollmarkt. Die Rohbaumwolle für die mächtig sich entwickelnde japanische Spinnerei kam bis vor kurzem überwiegend aus China und Indien. Der technisch fortgeschrittenen japanischen Industrie genügt aber das minderwertige chinesische und indische Rohmaterial nicht mehr, die Nachfrage wendet sich der langfaserigen amerikanischen Baumwolle zu. Amerika konnte infolgedessen seinen Baumwollexport nach Japan vermehren von 85 000 Dollars im Jahre 1890 auf über 4 Mill. Dollars im Jahre 1900.

Eine Gegenüberstellung der deutschen und amerikanischen Position auf dem japanischen Markte findet sich in dem fraglichen Berichte leider nicht. Soviel aber leuchtet ohne weiteres ein, dass auch für Deutschland die Erfolge Amerikas mindestens eine ebenso grosse Gefahr bedeuten als die Bemühungen Japans, sich kommerziell auf eigene Füsse zu stellen. Jede Würdigung der viel erörterten amerikanischen Gefahr vom Standpunkt der deutschen Interessen hat deshalb auch auf den asiatischen Osten in ganz besonderem Masse ihr Augenmerk zu lenken.

Schwierige Lage der Baumwollkultur in Mittelasien.

Von Generalmajor z. D. v. Zepelin.

Aus Mittelasien dringen beunruhigende Gerüchte über die diesjährigen Aussichten für die Baumwollen-Ernte nach Europa. Wir glauben unseren Lesern einen Dienst zu erweisen, wenn wir nach uns vorliegenden Originalberichten das Thatsächliche mitteilen.

Zunächst steht es fest, dass in diesem Jahr 20 bis 25 % der im vorigen mit Baumwollkulturen bedeckten Fläche nicht mehr hiermit bestellt wurde. Der Grund liegt wesentlich darin, dass die eingeborene Bevölkerung aus Furcht, dass sie auch in diesem wie im vergangenen Jahre durch die Heuschrecken um die Frucht ihrer Arbeit gebracht werden könnte, die Aussaat von Baumwolle unterlassen hat. Es haben die Heuschrecken so grosse Flächenräume mit ihren Eiern bedeckt, dass die Moskauer Grosskaufleute, welche die Hauptabnehmer der Baumwolle zu sein pflegen, ihre Sadatki (Vorschüsse) an die Landwirte zurückhalten aus Besorgnis, infolge der möglichen Missernte um ihr Geld zu kommen. Zu dem hierdurch nur für dieses Jahr veranlassten Rückgang der mit Baumwolle bestellten Fläche kommt aber noch ein anderer Grund. Es hatten sich infolge des geringeren Anbaues von zur Volksernährung dienenden Pflanzen u. s. w. im vergangenen, und noch mehr in diesem Jahr die Lebensmittel-Preise in so fühlbarer Weise erhöht, dass auch schon deshalb ein Teil der landwirtschaftlichen Bevölkerung zum Bau von Getreide und Futterkräutern zurückkehrte.

Nachrichten über den Stand der Baumwollkulturen liegen aus den Kreisen Namangan, Andishan, Margelan, Kokand, Tedshen, Chodshent und Katta-Kurgan, sowie aus Buchara vor.

Die Regierung hat die Vernichtung der Heuschrecken sowie deren Brut den von dieser Plage betroffenen Kreisen als Naturalleistung auferlegt. Es liegt diese Last aber sehr schwer auf der hierdurch empfindlich in ihrer Privattätigkeit gestörten Bevölkerung. Ein Bild der Lage giebt z. B. der Bericht über die Bekämpfung der Heuschreckengefahr im Kreise Andishan. Es wurde hiernach die Bevölkerung wie zu einem grossen Kesseltreiben gegen sie aufgeboten. Vor kurzem waren so im Kreise 10 bis 12000 Arbeiter mit der Vernichtung der Heuschrecken beschäftigt. Da der Kreis gewiss sehr bevölkert ist, die Arbeitskräfte zur Zeit teuer sind, so stellten die Verpflichteten vielfach Kinder und Greise zu dieser Arbeit, bis die Regierung untersagte, dass Kinder unter 14 Jahren und schwache Greise hierzu genommen würden.

Während es im Kreise Namangan beizeiten gelang, die Heuschreckenbrut (man sammelte 27000 Pud, 1 Pud = 16,380 kg) zu vernichten, dauert vermutlich heute noch der Kampf im Kreise Andishan gegen die fast ganz entwickelten Heuschrecken fort.

Wie auf einer Treibjagd werden die Sarten in langen, hier aber dichten Reihen angestellt, und dringen mit den Chalaten (ihren langen Gewändern) schlagend gegen die Heuschrecken vor. Diese entziehen sich aber auch oft ihren Gegnern, so z. B. sollen sie durch den Syr-Darja zu dem jenseits desselben liegenden Kreise Namangan schwimmen. Man hat in letzter Zeit, um Menschenkräfte für diesen Vernichtungskampf zu sparen, Hühner zusammengetrieben, welche die Heuschrecken fressen. Doch erlagen viele derselben oft dem Mangel an Wasser.

Die Befürchtung, dass die diesjährige Aussaat an Baumwolle infolge des kalten und späten Frühjahrs sich sehr schlecht entwickeln würde, hat sich glücklicherweise nicht bestätigt. Die neuesten Berichte sprechen sich über den Stand der Saaten nicht ungünstig aus.

Zu der Heuschreckenplage kommt in einzelnen Teilen Mittelasiens, wonach in den transkaspischen Kreisen Murghab, Kuschek, Tedshen und Merrv ein drohender Notstand infolge des Wassermangels und der Rinderpest. An ersterem leiden in diesem Jahr anscheinend auch grosse Teile des nordwestlichen Indiens, von Afghanistan und des östlichen Persiens. Nach der „Saskarspijsskoje Obosrenije“ soll der Chef des transkaspischen Gebietes sich persönlich nach Petersburg begeben haben, um beim Kriegsminister um Mittel zur Aussaat und zu Lebensmitteln für die Bewohner der Notstandsbezirke vorstellig zu werden.

In dem Kreise Murghab hat man teilweise aus Mangel an Wasser und Saatmitteln die Feldarbeiten einstellen müssen.

Münchner Orientalische Gesellschaft.

V. Allgemeine Versammlung

(in Gemeinschaft mit der Geographischen Gesellschaft)

Consul Ernst Hengstenberg (Hamburg): „Meine Reise an die Grenze von Afghanistan.“

Ein erbetenes Autoreferat wurde vom Vortragenden nicht übermittelt.

VI. Allgemeine Versammlung

Dienstag, den 6. Mai.

Dr. J. J. David (Basel): „Reise in den Derwischländern des ägyptischen Sudâns."

Trotz der grossen Schwierigkeiten, welche die ablehnende und gegen Kaufleute misstrauische Haltung des Gouvernements damals noch verursachte, gelang es dem Redner, mit seinem Bruder gleich nach der Niederwerfung des Khalifen eine Handelsexpedition durch Kordofan und die Gebiete um Faschoda zu unternehmen. Zweck der Unternehmung war, Kordofan-Gummi gegen Manufakturwaren umzutauschen und Berichte über die wirtschaftliche Ertragsfähigkeit und die Agrikultur des Gebietes zu sammeln. Eine zweite Reise galt dem Elfenbeintauschhandel am oberen Nil.

Als Route wurde die Karawanenstrasse Donkola—El Obeid (16—20 Tagereisen, ca. 500 Meilen) gewählt. Sie bietet selbst neben der seither fertiggestellten Sudân-Militäreisenbahn noch Vorteile der Billigkeit, lässt sich aber wegen den ausserordentlichen Strapazen und wegen der Unzuverlässigkeit des langen Kameltransportes nicht empfehlen.

Die Bahn von Wadi Halfa bis Khartum, 1900 eröffnet, besitzt die Länge von 575 engl. Meilen. Sie ermöglicht, Khartum in 36—48 Stunden von der Dampferstation Wadi Halfa aus zu erreichen.

Gummi arabicum, bekanntlich von Acacia Verek und turtilis ausgeschieden, wird in Kordofan nur in allererster Qualität erzeugt, und es findet diese Sorte nur in der Pharmazie Verwendung. Sie erreicht daher Preise bis zu 40 und 50 Mark loco Kairo. Die Preise in Kordofan schwanken zwischen 5 und 15 Mark. Der Vortragende verbreitete sich über das Gebaren des Tauschhandels in jenen Ländern und ist der Ansicht, dass auch von deutscher Seite die Mitbeteiligung am Export und Import jener Länder alle Berücksichtigung verdient. Zwar haben ja die allzu sanguinischen Hoffnungen, welche an das erwartete Emporschnellen des während 20 Jahren unterbundenen Sudânhandels geknüpft wurden, keine Erfüllung gefunden. Die Entwickelung als Folgeerscheinung der Derwischkriege war zu gross. Allein die Wichtigkeit des Kordofan-Gummi arabicum, von dem bereits 1900 40000 Zentner ausgeführt wurden, und diejenige der Stellung des Ostsudân auf der Route Kap—Kairo, sowie die inzwischen stattgehabte Erschliessung (durch Slatin Pascha und Major Sparkes) des Bahr el Ghazal, führen jenes ungeheure Gebiet immerhin in eine der vorderen Reihen der handelsfähigen Distrikte Afrikas.

Die zügigsten Tauschmittel und Importgüter sind ganz bestimmte gebleichte und bedruckte Zeuge amerikanischer und sächsischer Fabrikation; Eisen- und Emailwaren; Messer, Spiegel, Ackergeräte; Kleinwaren und Glasperlen in bestimmten und mannigfaltigen Varietäten. Umsatz schon 1900 mindestens 1½ Mill. Mark.

Die Handelsgebarung lässt sich kurz folgenderweise kennzeichnen: 1. Für die westlich vom Nil gelegenen Gegenden gelten die Normen und Gebräuche des Karawanenhandels der Sahara. Die Karawane pflegt bis zu einem halben oder ganzen Jahr auszubleiben und die Waren in ein- oder zweimaligem Umsatze gegen die wichtigsten Produkte (neben den genannten auch Felle, Senneh, Gold) umzutauschen. Man rechnet auf einen Gewinn von 200—300%. 2. Für die an der Nillinie gelegenen Regionen unterhalten die Grosskaufleute Agenten in Khartum. Dieselben überlassen den Vertrieb nach dem Hinterlande bis jetzt den wandernden arabischen oder nubischen Krämern (Gellaba). Zwei oder drei Griechen und die zwei jungen schweizer Forscher waren bislang die einzigen Europäer, die selbst einiges System in den dergestalt primitiven Handelsumsatz zu bringen versuchten. Die meisten Klagen über Regellosigkeit der Preisnormierungen und besonders über die äusserste Mangelhaftigkeit und Ungleichartigkeit der Gummisorten hat in der geschilderten Betriebsweise und ihren Mängeln ihren Grund. Verstanden ist, dass die meisten Zweige der Handelsbethätigung sich erst im beginnenden Anfangsstadium des Wachstums befinden. Eingreifen systematischen Im- und Exportes, Aussendung von Agenten, Mitbeteiligung an der Lieferung der auf Grund genauer Studien und bekannten Manufakturen dürfte sich sehr empfehlen.

Die Verhältnisse, — selbst diejenigen der Länder weit im Süden von Khartum — sind nun ganz sichere geworden. Die Vertrauenswürdigkeit des Handelsgebarens ist dadurch eine um so sicherere geworden, als nun auch zwei englische Bankhäuser Filialen in Khartum errichtet haben. Touristen besuchen Khartum, das bereits einen recht zivilisierten Eindruck zu machen beginnt, recht häufig.

Nach der Schilderung dieser wirtschaftlichen Verhältnisse und der persönlichen Reiseerlebnisse, wurde vom Vortragenden eine ethnographische Skizze aus seiner Forscherthätigkeit entworfen.

Die Völkerstämme des ägyptischen Sudân lassen sich in drei grosse Gruppen scheiden: die mehr oder weniger reinblütigen Semiten der nördlichen Zone, etwa bis zum 14° n. Br. verteilt und mit den Kababischbeduinen in Kordofan und Darfur ihre südlichste Grenze erreichend. Die Negroiden und Bantuneger des oberen Nil; unter ihnen traten die Schilluk in grosser Volkszahl mehrmals staatenbildend in die Geschichte ein. Die zwischen diese Stämme sich hineinschiebenden „nubischen" Stämme dürfen teilweise als Mischvölker aufgefasst werden. Sie bewohnen die Savanne und bilden in Rassencharakter, Körperfarbe, Volkssitten ein Äquivalent der äthiopischen Abessynier, mit denen sie auch jener Zug religiöser Hingebung und des Fanatismus verbindet. Sie waren die eigentlichen Träger des Derwischtums unter dem Mahdi Mohammed Ahmed und dem Khalifen Abdullah Taischi. Aus ihren speziellen Eigenschaften und den zur Unerträglichkeit gesteigerten materiellen Missständen lässt sich auch das Auflodern jenes Mahdi-Derwischtums, als eine Wiedergeburt des Islam unter dem Zeichen fanatischer Askese und eines „theokratischen Anarchismus" verstehen. Die Schilderung des Volkes vom Sudân hat am besten mit der Doppelstadt Khartum-Omdurman zu beginnen. Dieselbe macht auf den Reisenden den merkwürdigsten Eindruck, teilweise zivilisiert, im gotisierend-anglikanischen Stil wieder aufgebaut, teilweise eine düstere Wüstenstadt. In sie laufen, wie in jede jenes Kranzes von Sudânstädten, die das Gestade der Sahara umgeben, die Karawanen ein und aus, die den Steppen- und Savannengürtel durchziehen. Die merkwürdigen Gegensätze steigern sich zu grotesken Erscheinungen. So war es noch 1900 möglich, dass eine englische Lady Theeabende und Gardenparties gab, während einmal von den übereifrigen Beamten zwei unglückliche Neger gepfählt wurden — allerdings aus missverstandenem, militärischem Übereifer. Während der Regierungszeit des Khalifen wurde das ungeheure Überwiegen des weiblichen Geschlechts über das männliche dadurch zu kompensieren gesucht, dass rigorose Zwangsehe eingeführt wurde und dem Cölibat durch die strengsten Strafen entgegengetreten wurde. Abhauen von Hand und Fuss traf den Mann im Unterlassungsfalle.

Der Islam ist am blauen Nil bis an die abessynische Grenze verbreitet. Khartum-Omdurman ist ganz mohammedanisch. Am weissen Nil geht die Ausdehnung desselben bis Kawa und Gos Abu Guma in 12° 30′ n. B. Weiter hinauf ist alles heidnisch. Beschneidung dort auch unbekannt (Schilluk). Dagegen werden sämtliche Weiber infibuliert. Die südlich von Faschoda gelegenen Gebiete sind stark entvölkert. Bis Lado trifft man auf fast gar keine Niederlassungen. Dagegen hat sich der Wildstand eher vermehrt. In Lado haben sich die Belgier niedergelassen und der Kongostaat hat das Gebiet in Pacht. Dagegen haben neuerdings die Angloägypter drei Bataillone sudânesischer Söldner zur Verstärkung und zur Abwehr der jüngst wieder unruhig gewordenen Bahr el Ghazalstämme dort stehen.

Die Schilderung der ethnographischen Züge gab dem Vortragenden Gelegenheit, auf die Skizzierung der Geschichte des Sudân und der Ruinenfelder von Barkal (Reich Napata 1000—660 v. Chr.) und von Meroë (240—23 v. Chr.) einzugehen. Dabei wurde jenes Hin- und Herwogen der Völkerstämme, der Kulturen, der Machtsphären besprochen, das durch vier Jahrtausende hindurch stets wieder dieselben Erscheinungen eines mächtigen nubischen Reiches auf der Grundlage der im Norden des Nilthales bestehenden Kultur zeitigte. Die letzte Phase dieses Hin- und Herschwankens der Volksstämme und der Staatenbildung wurde durch die Gründung des Derwischreiches und seine Niederwerfung repräsentiert. Daran schloss sich die Regelung der Flussschiffahrt auf dem oberen Nil und der Bahnbau, der nun den Sudân in jene Linie Kap—Kairo einbezieht und damit zu einer der Hauptdurchgangsstationen für jene Kette britischer Einflusssphären macht.

In der sich anschliessenden Diskussion wies Dr. Grothe auf die vor sich gehende Ausbreitung des Islâms unter Völkern wenig

entwickelter Kultur hin, so besonders in Centralafrika, berichtete auch von der für die Entwickelungsgeschichte der Religionen nicht uninteressanten Thatsache, dass in England im letzten Jahrzehnt an 300 Christen zum Islâm übertraten und dass diese Bewegung einen eigenen Scheich-ul-Islam („of the British Isles") und zwei Zeitschriften, „The Crescent" und „The Islamic World" besitzt.

Dr. Schupp knüpft an die Beobachtung des Vortragenden an, dass nach der Vorstellung mancher Negerstämme, auch der Schilluk, der Teufel in weisser Gestalt auftrete, die ihnen zum ersten Male zu Gesicht kommenden Europäer als „Teufelsgeburten" demgemäss erscheinen. Dr. Schupp weist darauf hin, dass Gleiches von psychologisch geschulten englischen Forschern in Westafrika konstatiert worden sei und dass dieses Phänomen in konstant auftretenden Hallucinationen, die von der Erfahrungswelt abweichen, nach diesen Berichterstattern seine Ursache haben solle.

Asiatische Schiffahrtsnachrichten.

Die „Navigazione Generale Italiana" richtet auf Betreiben des italienischen Generalkonsuls in Shanghai eine von der italienischen Regierung mit jährlich 640 000 M. subventionierte Linie ein, die, unabhängig von der bereits bestehenden Linie der Gesellschaft Bombay—Singapore—Hongkong, eine direkte, monatliche Verbindung zwischen Genua und Schanghai vermitteln soll. Als ein Anzeichen der beträchtlichen Ausdehnung der italienisch-chinesischen Handelsbeziehungen darf die mit Beifall aufgenommene Anregung des erwähnten Generalkonsuls zur Errichtung einer italienischen Handelskammer in Shangai betrachtet werden.

Die holländischen Generalstaaten haben am 1. Juli d. J. einem Gesetzentwurf zugestimmt, wonach mit einer noch zu bildenden Privatgesellschaft ein Vertrag auf Herstellung einer subventionierten Dampferlinie zwischen Java, China und Japan geschlossen werden soll; dreizehn Fahrten sollen jährlich zwischen den holländischen Häfen Surabaya, Samarang und Batavia einerseits und Hongkong, Yokohama, Kobe und Amoy andererseits ausgeführt werden. Die in Vorschlag gebrachte Subvention soll sich auf jährlich 480 000 M. in den ersten fünf Jahren belaufen; im darauffolgenden Quinquennat soll sie um 80 000 M. herabgemindert werden und nach Verlauf von 10 Jahren nur noch 320 000 M. betragen. Erzielt die Gesellschaft einen auszahlbaren Jahresgewinn von mehr als 5 %, so soll das Plus an die Regierung bis zu dem Betrage der für das betreffende Jahr geleisteten Subvention wieder abgeführt werden.

Japanische Kapitalisten haben sich zur Gründung einer Flussschiffahrtsgesellschaft zusammengethan; drei Schiffe à 700 t sollen — mit Hankau als Ausgangspunkt — den Yangtsekiang auf einer etwa 500 km langen Strecke befahren. In seiner letzten Session hat sich der japanische Reichstag mit diesem Projekt befasst und der Gesellschaft eine Subvention in Gestalt einer Dividendengarantie von 6 % auf 5 Jahre auf das eingezahlte Aktienkapital in Aussicht gestellt. Das Kapital der Gesellschaft ist auf £ 153 124 festgesetzt, mit einer vorläufigen Einzahlung von ca. 60 %.

Die Schiffe der neuen Gesellschaft werden nicht die ersten unter japanischer Flagge auf dem Yangtsekiang sein; bereits seit längerer Zeit verkehren im Anschluss an die Linie Yokohama—Shanghai japanische Dampfer dreimal wöchentlich zwischen Shanghai und Hankau, und zwar in scharfem Wettbewerbe mit einer gleichfalls dreimal wöchentlich dieselbe Strecke befahrenden deutschen Linie, welche ebenso wie eine monatlich drei Fahrten machende Linie Hankau—Itschang von der Hamburg-Amerika-Packetfahrt-A.-G. und dem Norddeutschen Lloyd gemeinsam betrieben wird. Letztere Linie erhält nun ebenfalls einen japanischen Konkurrenten in der neuerrichteten Flussschiffahrtsgesellschaft. Es ist auch hier interessant zu sehen, wie die japanische Konkurrenz der deutschen Initiative in China auf Schritt und Tritt folgt.

Die „Morganisation" der transatlantischen Schiffahrt hat auch in Japan Schule gemacht. Nach einem Telegramm der „Nowoje Wremja" aus Tokio sind in Osaka, der bedeutendsten Handelsstadt Japans, Mitte Juni die ortsansässigen Dampfschiffahrtsgesellschaften zusammengetreten, um über einen Zusammenschluss zum Zweck der Beseitigung der Konkurrenz und Verminderung der Betriebskosten Rats zu pflegen. Das Resultat der Beratung ist das Projekt der Gründung einer Trustgesellschaft mit 63 Schiffen von insgesamt 110 000 Tonnen. Die neue Gesellschaft beschafft das Betriebskapital und erhält dafür von den früheren Eigentümern einen Beitrag von 1 Yen (2,10 M.) pro Tonne.

Das Gerücht von einem Plane Morgans, dem transatlantischen einen transpazifischen Schiffahrtstrust anzugliedern, eröffnet gewaltige Perspektiven, ist aber heute noch in keiner Weise spruchreif.

Dagegen verdient hervorgehoben zu werden — was bisher viel zu wenig beachtet wurde —, dass in den sogenannten „Konferenzen", Frachtvereinbarungen für bestimmte Strecken, so namentlich in der „China-Konferenz", der Frachtvereinbarung für die Chinafahrt, seit langem bereits ein gewisses Übergewicht der Amerikaner dadurch aufs deutlichste sich dokumentierte, dass für den Export von Newyork nach Ostasien nicht etwa gleichhohe, sondern bedeutend niedrigere Frachtsätze zugestanden werden mussten, als sie die englischen Exporteure für die Fahrt von Manchester oder Liverpool nach Ostasien zu erlangen vermocht hatten. Erst in allerletzter Zeit ist es den fortgesetzten Vorstellungen seitens einer in Manchester zu diesem Zwecke gegründeten Vereinigung englischer Exporteure gelungen, dass eine absolute Parität der Konferenzfrachtsätze von Liverpool und von Newyork nach Ostasien hergestellt wurde.

Infolge ihrer Vergewaltigung durch die China-Konferenz zu Gunsten der Amerikaner hatten die englischen Exporteure bereits begonnen, die Konferenzdampfer zu meiden und in steigendem Masse ihre Frachten über Kanada (Eisenbahn Montreal—Vancouver) nach Ostasien zu dirigieren. Die neuerliche Reduzierung der englischen Konferenzraten auf die amerikanische Parität wird die Benutzung des transkanadischen Weges wieder wesentlich einschränken.

Laut „Commercial Intelligence" vom 24. Mai haben die Verwaltungen der anatolischen und der orientalischen Bahnen gemeinsame Schritte beim Sultan verabredet zum Zweck der Erlangung einer Konzession zur Errichtung eines Fährendienstes, vermittelst dessen ganze Züge von Konstantinopel nach Haidar-Pascha, dem Ausgangspunkt der anatolischen Bahnen am Bosporus, übergesetzt werden sollen; wenn, was nicht zweifelhaft erscheine, die Konzession erteilt wird, so wird man nach Ausführung des Projektes in direktem Durchgangsverkehr, z. B. von Berlin, bis tief ins Innere von Kleinasien, ja, nach Ausführung des Bagdadbahnprojektes, bis zum Persischen Meerbusen reisen können.*)

Haidar-Pascha, jetzt noch eine offene Reede, soll in einen erstklassigen Hafenplatz umgewandelt werden; zu diesem Zwecke haben die anatolischen Bahnen vor kurzem mit Genehmigung des Sultans eine Tochtergesellschaft: „Société du Port de Haïdar-Pascha, tête de ligne du chemin de fer d'Anatolie" mit einem Kapital von 8 Mill. Frcs. gegründet.

Die kaiserlich chinesische Seezollverwaltung giebt den Tonnengehalt der Schiffe, welche im Jahre 1901 im chinesischen Übersee-, Küsten- und Binnenschiffahrtsverkehre ein- und ausklarierten, auf insgesamt 48 416 000 t an; hiervon entfallen auf den Verkehr mit fremden Häfen 7757 Schiffe mit 6 339 000 t. Der Anteil der grossbritannischen Flagge an der Gesamttonnage betrug 54 %, der deutschen 16 %, der chinesischen 13 %, der japanischen 11 %, der amerikanischen 2 %, der russischen 1 % und aller übrigen Flaggen zusammen 1 %.

Während Japan, der eifrigste Konkurrent Deutschlands in der chinesischen Schiffahrt, seinen Anteil von 1900 auf 1901 nur um 2 % (von 9 % auf 11 %) steigerte, wuchs Deutschlands Anteil von 10 % auf 16 %; in 1890 hatte er nur erst 5½ % betragen. Zu dieser Steigerung hat wesentlich die Ausdehnung des chinesischen Küstenschiffahrtbetriebes seitens der hier wie in der Yangtse-Schiffahrt gemeinsam arbeitenden H. A. P. A. G. und des Nordd. Lloyd beigetragen; dieselben betreiben gegenwärtig vier Küstenschiffahrts-Linien:

Hongkong—Wladiwostock	einmal monatlich.
Kanton—Hongkong—Schanghai . . .	einmal wöchentlich.
Schanghai—Tsingtau	einmal wöchentlich.
Schanghai—Tongku	einmal wöchentlich.

*) Die Konzession ist inzwischen bereits erteilt worden.

Holz und Holzverbrauch in China.

Die gewaltigen Eisenbahnbauten, die Bergwerksanlagen und manch' andere Unternehmungen, die in China unter europäisch-amerikanischer Leitung im Entstehen begriffen und geplant sind, werden den Holzbedarf im Reiche der Mitte bedeutend erhöhen, und die Frage, woher diese Holzmassen in einem Lande, das bekanntlich des Baumwuchses fast völlig entkleidet ist, beschafft werden sollen, gewinnt daher eine immer steigende Bedeutung.

In einem Berichte des amerikanischen Konsuls in Niutschwang von Anfang d. J. werden als Hauptlieferanten von Nutzholz für China Korea, Japan, Sachalin und für die feineren Sorten, wie Teakholz, die Philippinen bezeichnet. Daneben wendet sich das Interesse der chinesischen Holzkäufer immer mehr der pacifischen Küste der Vereinigten Staaten zu.

Der Waldarmut ihres Landes entsprechend zeigen sich die Chinesen äusserst sparsam im Holzverbrauche — allerdings, möchte man sagen — an der falschen Stelle. Während sie für ihre Häuser möglichst wenig Holz verwenden und diese grösstenteils aus Ziegeln und mit Stroh vermischtem Lehm errichten, steht in ihrem Holzverbrauche der Bedarf für die Herstellung der Behausungen für ihre Toten, für die Särge, an erster Stelle. Auf $2^1/_2$ bis 3 Milliarden Meter Länge sollen nach dem erwähnten Konsularberichte, die für die Herstellung von Särgen jährlich verwendeten 10/25 cm Bretter zu bemessen sein. Nächst den Särgen erfordern die Boote und Schiffe für ihre Herstellung den grössten Posten des chinesischen Holzverbrauches. Jede Schätzung ist hier natürlich nur von problematischem Werte. Der amerikanische Konsul erinnert an die bedeutende chinesische Küstenschiffahrt und hebt besonders das ausgedehnte Kanalsystem im chinesischen Reiche hervor, das von Booten wimmele, in weiten Gebieten, neben den gewaltigen Flusssystemen, die einzigen Wege für den grösseren Durchgangsverkehr bilde und in einzelnen Gegenden dichter sei als das Wegesystem in den dichtest bevölkerten Landbau-Distrikten Nordamerikas.

Als drittes der bedeutendsten Verwendungsgebiete für Nutzholz in China erwähnt der Bericht die Herstellung von hölzernen Eimern und Bütten.

Einem solchen Bedarfe an bearbeitetem Holze gegenüber vermag der Bericht das Vorhandensein von nur 2 Sägemühlen in China, u. z. in Futschau und Niutschwang zu konstatieren. Hier wie in vielen anderen Berichten ausländischer Vertreter in China wird auf die Notwendigkeit der Errichtung zahlreicher, möglichst billig arbeitender Sägemühlen und auf die guten Aussichten, welche solche Anlagen dem ausländischen Kapital bieten würden, mit Nachdruck hingewiesen.

Petroleummotore für Bewässerungszwecke in Palästina.

Der englische Konsul in Jerusalem lenkt die Aufmerksamkeit seiner Landsleute auf die wachsende Einfuhr von Petroleummotoren nach Palästina; diese fänden jetzt in den Orangegärten allgemeine Verwendung zu Bewässerungszwecken. Im vergangenen Jahre seien 47 derartige Maschinen im Werte von annähernd 94 000 M. nach Palästina eingeführt worden, und namentlich sei es eine deutsche Firma (die Deutzer Gasmotorenfabrik), die, Dank den Bemühungen ihrer Reisenden, in der Erlangung von Aufträgen seitens der Orangegärtenbesitzer (namentlich auch der Kaiserlichen Domänenverwaltung) sehr viele Erfolge aufzuweisen gehabt habe.

Indess, so meint der Engländer, würden Petroleummotore englischer Herkunft den deutschen Fabrikaten vorgezogen, und die heimischen Fabrikanten würden gut thun, die Angelegenheit zu studieren, da eine wachsende Nachfrage nach solchen Maschinen in Aussicht stehe, namentlich angesichts des immer grössere Ausdehnung gewinnenden Orangenhandels Palästinas mit Europa.

Mit der letzteren Behauptung mag man dem englischen Konsul unbedingt recht geben; seine Bemerkung bezüglich der wachsenden Beliebtheit des englischen Fabrikates kann er auch nicht völlig aus der Luft gegriffen haben, wenngleich die Einfuhrzahlen bisher dagegen gesprochen haben. Jedenfalls darf nicht vergessen werden, dass London das Zentrum der europäischen Orangeneinfuhr und dadurch den englischen Motorfabrikanten die Anknüpfung dauernder und durch den gegenseitigen Warenaustausch gefestigter Beziehungen zu den Orangegärtenbesitzern in Palästina wesentlich erleichtert ist. Die bisher so erfolgreiche deutsche Konkurrenz hat daher allen Anlass, in ihren Anstrengungen zur Aufrechterhaltung und Erweiterung ihrer Position nicht nachzulassen.

Winke für die Ausfuhr von landwirtschaftlichen Maschinen nach China.

Über die Verwendung landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte in China berichtet der englische Generalkonsul in Shanghai unterm 15. Mai d. J.: „Im Gebrauch sind hier auf dem Lande an Erzeugnissen des einheimischen Gewerbfleisses: hölzerne Pflüge, Eggen, kleine Sicheln (anstatt Sensen), Dreschmaschinen (aus Holz), Maschinen zum Reinigen und Schälen des Reises (aus Holz), Getreidemühlen mit hölzernen und eisernen Gestellen, sowie inländischen und importierten Mühlsteinen, Maschinen (aus Holz) zum Beuteln des Mehles mit Beuteln aus einheimischer Leinwand sowie importierten Seidenbeuteln und all die kleineren Gerätschaften und Werkzeuge wie Haken, Rechen etc.

Die obengenannten Maschinen werden meistenteils mit der Hand oder von Zugochsen angetrieben, nur wenige mit importierten Dampfmaschinen.

Guten Absatz würden finden: kleine Pflüge, nicht zu umfangreiche Anlagen zum Enthülsen und Polieren von Reis, desgl. Getreidemühlen (Steinsystem), Mehlbeutelmaschinen, kleinere Anlagen zum Mahlen des Getreides in kompletter Ausstattung nach dem Walzensystem, transportable Pumpanlagen von etwa 20 Fuss Hubfähigkeit, billige Maschinen, die horizontal mit vertikalstehenden Kesseln verkuppelt sind, Gerätschaften nach chinesischen Mustern gearbeitet, und Kreissägen.

Während der letzten 4 Jahre sei die Einfuhr derartiger Maschinen eine äusserst geringe gewesen; neuerdings jedoch macht sich eine sehr rege Nachfrage geltend, namentlich seitdem die nordchinesischen Wirren beendet sind. Der Berichterstatter mahnt seine Landsleute, bei den Kostenanschlägen nicht der zahlreichen nicht zu umgehenden Extrakosten zu vergessen, worunter jedenfalls auch die Likinabgaben, samt dem sonstigen Trink-(„Thee-") gelderunwesen zu verstehen sind.

Bezüglich der Mühlenanlagen ist noch zu bemerken, dass die Chinesen früher eine gewisse Abneigung — hauptsächlich aus religiösen Gründen — gegen Mehl, das in eisernen Maschinen (nach dem Walzensystem) gemahlen war, zeigten; diese Abneigung ist im Schwinden begriffen, so dass jetzt die Vorteile des Walzensystems, welches gestattet, dem ausserordentlich häufigen Wechsel des chinesischen Geschmackes nach Zeit und Gegend gegenüber dem Feinheitsgrade des Mehles in vorteilhafter Weise Rechnung zu tragen.

Beleuchtung verdienen in diesem Zusammenhang auch folgende Ausführungen des englischen Konsuls in Wutschau. „Die Bebauung des ungeheuren Areals anbaufähigen Landes (es giebt nur sehr wenig Weideland in China) und der Bau der zahllosen Boote, welche alle Wasserwege beleben, müssen eine fast unbegrenzte Nachfrage nach Dingen wie Rechen, Hacken, Spaten, Pflugscharen und -sticheln, Sicheln, Nägeln, Bolzen und sonstigem Zimmermannswerkzeug sichern. Derartige Artikel müssen mehr oder weniger nach einheitlichen Mustern gearbeitet sein, und ihre Einführung in grossem Stile erfordert zweifellos Zeit und eingehende Vorstudien über die Bedürfnisse des Handels; aber wenn die Fabrikanten sich die unumgänglichen anfänglichen Ausgaben und längeres Warten auf Erfolge ihrer Thätigkeit sich nicht verdriessen lassen, dürften sich hier äusserst günstige Geschäftsaussichten eröffnen. Genaueste Kenntnis der örtlichen Bedingungen ist absolut unerlässlich, — so werden z. B. im Bootsbau an den Überwasserteilen ausländische Nägel in grosser Menge verwandt, für die Teile dagegen, die mit dem Wasser in Berührung kommen, verwenden die Chinesen lediglich im Inlande hergestellte Nägel ohne Köpfe; der Gebrauch von importierten Nägeln ist hier ganz ausgeschlossen."

Winke für die Ausfuhr von Automobilen nach Asien.

Unter obigem Titel veröffentlichten wir in No. 10 dieser Zeitschrift einen Artikel, in dem u. a. des Konkurrenzausschreibens des Shanghaier Magistrats für Automobilomnibusse Erwähnung gethan war. Dieselbe Submission hatte der angesehenen englischen Exportrevue „Commercial Intelligence" Veranlassung gegeben, Interessenten Namen und Adresse ihres Korrespondenten in Shanghai zu Zwecken näherer Information zur Verfügung zu stellen. Von diesem Anerbieten machte jedoch nicht eine einzige englische Firma Gebrauch. Der erwähnte Korrespondent schreibt nun, „dass die Interesselosigkeit auf Seiten der englischen Fabrikanten im befremdlichen Gegensatz stehe zu der Haltung ihrer amerikanischen Konkurrenten, die unverweilt drei oder vier Vertreter in der Angelegenheit des Automobilausschreibens und der (gleichzeitig von der Shanghaier Stadtverwaltung veröffentlichten) Submission für den Bau einer elektrischen Strassenbahn nach Shanghai entsandten.

Wir wissen nicht, ob und mit welchem Erfolge sich deutsche Firmen an der Automobilkonkurrenz beteiligt haben. Von der Interesselosigkeit der deutschen Automobilindustrie wissen jedoch auch wir ein Lied zu singen: Wir machten seinerzeit die sämtlichen deutschen Automobilfabriken auf die Shanghaier Submission durch besondere Anschreiben aufmerksam, ohne dass von irgendeiner Seite hierauf reagiert worden wäre.

Über das Ergebnis der Anmeldung ausländischer Firmen zur **V. Nationalen Industrie-Ausstellung zu Osaka,** welche bis zum 30. Juni d. J. vollzogen sein musste, weiss die Zeitschrift „Ostasien" folgendes zu berichten: Die meisten Ausländer haben ihre Beteiligung unter den Namen von Japanern angemeldet, und nur ein geringer Teil hat die Anmeldung unter eigenem Namen bewirkt. Unter den Letzteren sind:

4 Engländer	58 Tsubo*)
8 Deutsche	45 „
1 Amerikaner	25 „
1 Österreicher	½ „
14 Firmen	128½ Tsubo

Die Ausländer haben für die Ausstellung ihrer Erzeugnisse einen Flächenraum von über 700 Tsubo zugeteilt erhalten, auf dem auch ein besonderes Gebäude für die fremdländischen Ausstellungsgegenstände errichtet worden ist.

Die ausserordentlich geringe Beteiligung namentlich auch von Seiten Englands, wo die Werbetrommel für das japanische Unternehmen ganz besonders energisch gerührt worden ist, sowie der Umstand, dass die Mehrzahl der Ausländer es vermeidet, unter eigenem Namen in Japan auszustellen, darf als eine Bestätigung dafür gelten, dass unsere in No. 8 der Zeitschrift „Asien" geäusserten Bedenken bezüglich des eigentümlichen Charakters der japanischen Ausstellung von den massgebenden Kreisen im allgemeinen geteilt wird.

*) 1 Tsubo (Japanisches Flächenmass) gleich 0,557 qm.

Bücherbesprechungen.

Albrecht Wirth. Die Entwickelung Asiens von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart. (Mit einer Karte von Asien.) Frankfurt a. M. Verlag von Moritz Diesterweg.

Kaum über einen zweiten Erdteil hat sich unsere Anschauung in wenigen Jahrzehnten so erweitert als über Asien. In Vorderasien entdeckte man im südlichen Babylonien und am Wansee die Spuren bisher fast unbekannter Völker, die dereinst Kultur geschaffen und getragen haben; die Inschriften von Orghon und Jenissei erfuhren ihre Entzifferung, die über Ursprung und Wanderung der Türken uns Bescheid gaben; die Berührungspunkte Chinas unter der Dynastie der Chan und der Tschang mit Westasien offenbarten sich; die Heimat Buddhas machte man ausfindig und die Verbreitung seiner Religion bis zu uralten Städten der Mongolei, auf deren Ruinen man gestossen war. Hohes Verdienst eines Forschers wäre es nun, alles, was die Einzelarbeit von Hunderten in linguistischer, ethnologischer und kulturgeschichtlicher Beziehung, oft ohne rechten Blick nach rechts und links, in neues Licht gerückt, mit geschickter kundiger Hand zusammenzuschliessen, Brücken zu bauen nach allem, was noch unvereint und ohne Zusammenhang abseits liegt, mit universellem Verständnis den Werdegang der asiatischen Völker, wie er also uns offen liegt, zu erfassen und zu zeichnen. Ein Gesamtgemälde wie es vor acht Jahrzehnten Klapproth versuchte, hätte heute freilich ein vielfaches an Dimensionen, Inhalt und Linien.

„Die Entwickelung Asiens von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart" zu skizzieren hat Albrecht Wirth unternommen, der manchen Schritt bereits selbst in die Welt Asiens gethan hat, manche Streifzüge in dessen Wissensgebiete bereits unternahm. („Geschichte Formosa's", „Aus orientalischen Chroniken", „Geschichte Sibiriens und der Mandschurei", „Ostasien in der Weltgeschichte") . . Ein kühner Griff, solchen Stoff und solchen Zeitraum auf 75 Seiten abzuthun. Es ist ohne Zweifel leichter, einen Gegenstand in drei dickleibigen Bänden zu behandeln als die Resultate des Beobachtens und Erkennens auf 3 Bogen zusammenzudrängen. Wir können nicht leugnen, dass der Verfasser einen Faden zu finden wusste, an dem sich die Einzeldarstellungen ohne Zwang anreihen, dass er eine Reihe leitender Gedanken ausprägte, welche manche lose liegende Zeitspannen aneinander führen und verknüpfen. Und dies sind für Anschaulichkeit und Übersichtlichkeit derartiger Roh- und Schnellmalereien die Hauptvorzüge. Wir vermeiden es, im einzelnen über die verschiedenen Partien des Buches mit dem Autor zu rechten. Das historische Moment scheint genügend scharf und nach den jüngsten Quellen behandelt, während das ethnologische weniger umfassend gegeben wird. Besonders Vorderasien hätte hinsichtlich seiner ethnologischen Klassifizierung ausführlicher genommen werden können. Vergleicht man z. B. die Kapitol Wirths „Turonier", „Semiten", „Arier", „Iranier", „Skythen", mit der präzisen Studie Prof. Zimmerers „Die Bevölkerung Kleinasiens" (in „Durch Syrien und Kleinasien" von Roman Oberhummer und Heinrich Zimmerer) oder mit ein paar Seiten der einschlägigen Werke von Luschan oder Hommel, so tritt manches Wichtige entgegen, auf das ein knapper Hinweis unentbehrlich gewesen wäre. Die Erzeugnisse der Kunst, die charakteristischsten Äusserungen des menschlichen Geistes und hinsichtlich ihrer Stilarten, namentlich in der Baukunst, wertvolle Fingerweise auf Rassenverwandtschaft und kulturelle Machtverhältnisse, ebenso die Handelswege, die Bahnen des wechselseitigen Verkehrs der Völker hat Wirth seinem Büchlein nicht einbeziehen können, um es inhaltlich nicht weiter zu belasten, obwohl eine Skizzierung, einer „Entwickelung" Asiens dieser Züge schwerlich entraten kann. Auf die Etymologie legt Wirth nicht geringen Wert, und es gelingen ihm manche neue Hinweise. So wenn er die ins Nildelta einbrechenden „Schordana" und „Scharkeruscha", welche die ägyptischen Inschriften verzeichnen (bisher als Sardinier und Sizilier gedeutet), zusammenbringt mit Sardyene, keilschriftlich Schardes, und mit Saragasene bei Commane an der Kappadocischen Grenze. Stamm, Königs- und Ortsnamen und ihre Verwandtschaft, ihr Gleichklang und Anklang haben bisher manche ethnologische Frage der Lösung näher gebracht, wenn sie durch linguistische Untersuchungen hinreichend gestützt war. Herrn Wirth passieren allerdings auch einige Entgleisungen. So spielt die Phantasie wohl eine Rolle, die durch moderne Nietzschephilosophie gespeist wird, wenn er Seite 5 schreibt: „Ich höre von Belek, dass im Wartu 1000 bin, Wasser 5u ist und chelibi Herr. Alles wie im Türkischen (ou freilich auch im Chinesischen). Mit chelibi bringe ich die Chalyber, das eisenschreckende „Herrenvolk" zusammen." (!!!) Widersprüche stören. So giebt der Verfasser Seite 3 die Gesamtbevölkerung Asiens auf über 900 Millionen an, Seite 73 beziffert er sie auf Grund näherer Berechnung nur auf 800 bis 850 Millionen. Trotz alledem soll der Wert des Werkchens nicht verkannt werden. Es darf dem, der keinen absolut gültigen Aufschluss sucht, teilweis recht Anregendes bieten. Der Verfasser ist auch selbst in der Vorrede der Ansicht, dass er mit seiner Studie eine Auffassung der asiatischen Gesamtentwickelung nur anbahnen kann.

Dr. Hugo Grothe, München.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin. — Druck von Wilhelm Gronau's Buchdruckerei in Schöneberg-Berlin.

ASIEN
Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft
und der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

1902, September. No. 12. I. Jahrgang.

Prüfungs-Reformen in China.

Von Dr. Oscar Münsterberg.

Von der Reform der Beamtenprüfungen in China ist es wieder still geworden! Gemäss dem Friedensvertrag sollten die Examina in Zukunft auch chinesische und abendländische Geschichte, abendländische Wissenschaften und Industrielehre umfassen.

Es erscheint uns Europäern eigentümlich, eine Reform statt in der Organisation und der Verteilung der Berufsthätigkeit ausschliesslich durch die vorbereitenden Examina durchführen zu wollen. Um die volle Bedeutung dieser Bestimmung zu würdigen, ist es notwendig, die Organisation, den Einfluss und die Stellung der Beamten in China zu verstehen.

Die herrschende Mandschudynastie hat zwar in den militärischen Graden ihre tatarischen Landsleute stets bevorzugt, aber in der Civilverwaltung nur in geringem Maasse. Diese ist vielmehr seit Jahrtausenden kaum wesentlich verändert worden, gleichgiltig, ob Mongolen, Chinesen oder Mandschus den Kaiserthron inne hatten!

Jeder erobernde Herrscher musste einsehen, dass auf so ausgedehnten Territorien eine vielköpfige, hoch entwickelte Bevölkerung wohl durch militärische Kraft besiegt, aber auf die Dauer nicht beherrscht werden kann. Die Regierung griff in Friedenszeiten stets auf die alte tradionelle Form zurück, die Verwaltung den Beamten, welche in freier Konkurrenz durch Examina ihre Fähigkeit zur höheren Karriere bewiesen hatten, unter persönlicher Verantwortung zu überlassen.

Man muss sich vergegenwärtigen, dass China durch seine geographische Lage vor kulturell überlegenen feindlichen Nachbarn geschützt ist und daher die geistigen und wirtschaftlichen Kräfte seines Landes ungestörter zur Entfaltung bringen konnte, als irgend ein anderes Reich der Welt. Die wenigen Truppen unter Mandschugeneralen sind eigentlich nur Leibwachen zur Sicherheit der Kaiserlichen Familie oder Polizeitruppen zur Aufrechterhaltung der Ordnung und zur Niederschlagung von Rebellionen. Die Unternehmungen gegen kleine selbständige Völkerschaften an der Peripherie des Reiches sind nicht als ernsthafte Kriege, sondern nur als Streifzüge von lokaler Bedeutung anzusehen. Solche Kämpfe blieben bei dem mangelhaften Nachrichtendienst oft ganzen Provinzen unbekannt und galten mehr als Privatangelegenheit des einzelnen Vicekönigs, denn als Reichssache.

Ähnlich wie in England bildet der Soldatenberuf ein Geschäft, das sich in China durchaus nicht besonderer Achtung erfreut. Keine Ritter und Adeligen, keine Feudalherren und Grossgrundbesitzer, überhaupt keine erblich herrschenden Klassen konnten sich entwickeln. Der Bauer und der Handwerker und an letzter Stelle der Kaufmann sind die wesentlichen Stützen des Staates, und aus ihren Kreisen gehen die Beamten hervor.

Bei den verschiedenartigen geographischen und wirtschaftlichen Verhältnissen ist eine grosse Selbständigkeit der einzelnen Provinzen entstanden, und der Kaiser unterdrückt nicht durch militärische Macht, sondern durch ein eigenartiges Verwaltungssystem etwaige Unabhängigkeitsgelüste begabter Streber.

Zur Ernennung eines Beamten ist ein kaiserliches Edikt erforderlich, und jeder Kandidat muss erst — wenn nicht besondere Verdienste oder militärische Erfolge vorliegen — durch ein Examen seine Befähigung nachweisen. Der in diesem Jahrhundert eingeführte Ämterkauf hat die Form der Prüfungen nicht geändert, allerdings soll bei der allgemeinen Korruption das Bestehen derselben auch durch Bestechung erreicht werden können. Der Zutritt zu den Prüfungen steht jedem Angehörigen des Reiches offen, ausgenommen sind nur die Nachkommen bis in das dritte Glied von Schauspielern, Barbieren, Gefängniswärtern, Scharfrichtern und Sklaven, die den Leibeigenen unseres Mittelalters ungefähr entsprechen. Auch ist die Zulassung der Prüfung nicht vom Alter abhängig, so dass 15 jährige Knaben neben 70 jährigen Greisen, oft Vater und Sohn zu gleicher Zeit, sich zum Examen stellen können.

Die Prüfungen werden in drei Graden ausgeführt. Zunächst findet alle zwei Jahre in den Bezirksstädten ein Vorbereitungsexamen statt, bei welchem oft von 2000 Aspiranten kaum 20 bis 25 durchkommen. Mit dem Bestehen der Prüfung ist aber noch keine Staatsanstellung verbunden, sondern nur die Zulassung zu den alle drei Jahre stattfindenden Provinzialprüfungen erworben. Die Zahl der Bewerber zu diesen ist in den einzelnen Provinzen je nach der Bevölkerungsstärke sehr verschieden, z. B. in Kanton pflegen bis zu 10000 Kandidaten sich zu gleicher Zeit der Prüfung zu unterwerfen. Entsprechend schwankt auch die Zahl der zu verteilenden Diplome, und zwar immer in sehr ungünstigen Grenzen im

Verhältnis zu der Zahl der Bewerber zwischen 40 und 270. Die Provinzialprüfungen werden in drei Abschnitten zu je drei Tagen erledigt. Der Examinator ist ein von Peking gesandter kaiserlicher Kommissar und wird von zehn Provinzialbeamten unterstützt. An 10 000 Zellen sind auf offenem Platze in langen Reihen, zwischen schmalen Gängen erbaut, und jeder Examinand, der Ofen, Bett und Beköstigung selbst mitbringen muss, wird in eine solche Zelle Tag und Nacht eingesperrt. Die Benutzung von Büchern ist streng verboten, aber trotzdem werden spezielle Drucke in Diamantbuchstaben in den Kleidern und Filzsohlen der Stiefel verborgen eingeschmuggelt.

Auch die Wenigen, welche das zweite Examen bestehen, haben noch kein Anrecht auf eine Staatsanstellung, sondern nur die Erlaubnis, nunmehr zum dritten Examen in Peking selbst zugelassen zu werden. Alle drei Jahre finden diese höchsten Prüfungen statt, und von ungefähr 6000 Provinzialgraduierten können nicht mehr als etwa 350 Kandidaten ein Diplom erhalten. Dann endlich wird die Ausdauer und Arbeit durch die Einreihung in die Beamtenhierarchie belohnt, und die Laufbahn bis zum Vizekönig oder Staatsminister steht offen.

Der Preis, um den das Rennen gilt, ist wohl der Mühe wert, und theoretisch dürfte dieser Weg der beste sein, um den Würdigsten zur Macht zu berufen und um immer neues Blut und neuen Geist den herrschenden Klassen zuzuführen.

Aber noch nach einer andern Richtung erlangen diese Examina durch die enorme Anzahl von Personen, welche sich für die Prüfung vorbereiten, ohne sie zu bestehen, eine ganz besondere Bedeutung. Es erscheint zunächst unglaublich, wie sich in den Provinzen so viele Hunderttausende zu diesen Prüfungen melden können, obgleich nur eine fast verschwindend kleine Anzahl von den Bewerbern das Diplom erhalten kann. Die Ursache liegt darin, dass die Graduierten zwar keine Staatsanstellung erhalten, aber in kommunalen und sonstigen lokalen Verwaltungen Verwendung finden, und selbst ohne Anstellung als geistige Führer und Sprecher des Volkes eine grosse Wertschätzung in der öffentlichen Meinung geniessen. Das Ansehen in ihrem Geburtsort, schon nach Bestehen des ersten Examens, ist bedeutend, und steigt noch mehr, sobald durch das zweite Examen das Recht, einen goldenen Knopf am Hute zu tragen und ein Schild über der Thür aufzuhängen, erworben ist. Die ganze Familie fühlt sich geehrt, wenn ein Mitglied zur Zahl der Litteraten aufgestiegen ist, und ermöglicht auch durch Geldunterstützung das Weiterstudium und den späteren Kauf von Ämtern.

Dieses Prüfungssystem befördert somit das Selbstvertrauen und die Selbstachtung und spornt die geistigen Elemente der ganzen Nation in edlem Wetteifer zur Entfaltung der besten Kräfte an. Ähnlich wie bei uns nach Stellungen, Titeln und Orden geeifert wird, ist hier das Streben, trotz wiederholten Misslingens und zunehmenden Alters, nach den litterarischen Ehren. Diese Examina sind daher — abgesehen von der Grundlage der Staatskarriere für die Erfolgreichen — durch die grosse Zahl der sich Meldenden auch für die Entwickelung der Ideale, der Bildung und der Weltanschauung des ganzen Volkes massgebend.

Im Gegensatz zu unserer Spezialbildung für jedes kleinste Gebiet, gilt in China nur eine gemeinsame Bildungsgrundlage für alle Berufsarten, mit alleiniger Ausnahme der militärischen Laufbahn, bei welcher sich die Prüfungen auf körperliche Übungen beschränken. Während bei uns die Vorbereitungen zu den einzelnen Berufen immer früher spezialisiert werden und bereits fortgesetzt immer tiefere Klassen der Schule erreichen, hat man in China noch nicht einmal beim höchsten Beamten mit dieser Trennung begonnen.

Diese Examina sind somit die Pforte, durch welche jeder schreiten muss, der auf Ansehen und Bildung Anspruch erheben will. Wenn bisher der Chinese so gar kein Verständnis und keine Kenntnis der technischen und wirtschaftlichen Errungenschaften des Westens besessen hat, so ist ausschliesslich in den mangelhaften Anforderungen bei den Prüfungen die Ursache zu finden. Universitätsbildung in unserem Sinne, also Spezialstudium, ist in China unbekannt und wird es auch vorläufig bleiben, da die Beamten erst während der Ausübung ihres Berufs die praktischen Kenntnisse sammeln.

Ähnlich wie in den mittelalterlichen Klöstern Europas, den damaligen Schulen und Universitäten, der Hauptwert auf die Kenntnis der heiligen Schrift und ihre Erklärungen gelegt wurde, so ist in China bis zum heutigen Tage die Kenntnis der heiligen Bücher der wesentliche Prüfungsinhalt.

Etwa 500 v. Chr., als die nach Palästina zurückgekehrten Juden den Tempel in Jerusalem wieder aufbauten und als unter Nebukadnezar die Blütezeit Babyloniens gekommen war, wurden drei Männer fast zu gleicher Zeit die Reformatoren der damaligen Kulturwelt. Solon gab in Griechenland eine neue Verfassung und Gesetzgebung, Buddha wurde in Indien der Begründer einer neuen, nach ihm benannten Religion und Confuzius in China ritzte in Palmblätter seine Weisheitssprüche der Moral und Sittenlehre.

Schon damals war in China die Zeit der Feudalherrschaft überwunden. Das Schwert war dem Griffel gewichen, und als höchstes Ziel galt nicht die Tapferkeit des Armes, sondern die Schärfe des Geistes und die Geschicklichkeit des Vortrages. Und heute nach 2500 Jahren sind die Weisheitssprüche des grossen Weisen und seiner Schüler unverändert die einzige Grundlage für jede wissenschaftliche Bildung. Zwar ist seit Confuzius' Zeit weiter gedacht und geschrieben worden, aber die Grundgedanken blieben immer dieselben und wurden weder durch den Islam, noch durch das Christentum beeinflusst.

Die Einführung der neuen Prüfungsfächer bedeutet somit, dass Hunderttausende der besten und tüchtigsten Chinesen aus allen Kreisen des ganzen Reiches sich mit Dingen beschäftigen müssen, von denen sie bisher nie etwas erfahren haben. Dadurch wird die allgemeine Bildung im ganzen Volke erweitert und ein richtiges Verständnis für die Kultur der Westmächte und vielleicht auch für die Fehler der eigenen Verwaltung erweckt werden. Dieser Bruch mit einer seit Jahrtausenden währenden Gewohnheit wird kaum auf Widerstand stossen, da die äusseren Formen der Beamtenprüfung und die Macht der Beamtenhierarchie erhalten bleiben.

Welche Früchte diese Saat zeitigen wird, das muss die Geschichte zeigen, da wir zwar das Saatkorn, aber nicht den Boden und die Entwickelungsbedingungen kennen. Vermutungen lassen sich hierbei nicht aufstellen, nachdem Japan in seinem erfolgreichen Aufschwunge alle Voraussagungen widerlegt hat. Vielleicht wird die Entwickelung allmählich und friedlich vor sich gehen, vielleicht aber auch zu blutigen Kämpfen, sei es gegen die herrschende Dynastie oder die Mandarine, sei es gegen die Fremden, führen. Jedenfalls, so oder so, bedeutet für China diese Massregel, wenn ernsthaft durchgeführt, einen grossen Schritt vorwärts in seiner Entwickelung.

Die vertragschliessenden Mächte sollten daher auf die Durchführung dieses Punktes fortgesetzt ihr Augenmerk richten und sich nicht durch chinesische Verschleppungspolitik hinhalten lassen. Nur durch Schaffung neuer Ideale und Erwerbung besserer Kenntnisse kann ein Menschenmaterial herangebildet werden, das befähigt ist, eine wirkliche Reform Chinas auf politischem und wirtschaftlichem Gebiete durchzuführen und das Jung-China der Zukunft zu bilden.

Die Fortschritte Russlands in Persien.

Von Generalmajor z. D. von Zepelin.

Stetig und sicher hat Russland sich im Laufe der letzten Jahre eine starke Stellung im Reiche des Schahs errungen. Trotz der grossen finanziellen Opfer, welche es — ob mit eigenem oder ob auch mit fremdem Gelde, sei hier unerörtert — für den Bau seines grossen asiatischen Überlandweges brachte, und welche es in der nächsten Zukunft für den zweiten grossen asiatischen Schienenweg, die das Herz dieses Weltteiles mit Russland verbindende Bahn Orenburg—Taschkent, bringen wird, hatte sein Finanzminister Witte stets Millionen über Millionen übrig, wenn es galt, russische Interessen in Persien zu vertreten. Es ist noch gar nicht so lange her, dass England massgebend in einem grossen Teile Persiens war für Handel und Verkehr und auch auf die Regierung des Landes einen erkennbaren Einflus hatte.

Bekanntlich hatte dieses Reich durch die Beherrschung des Seehandels der südlichen Häfen, durch seine Verfügung über die Seezölle zur Sicherstellung der Persien gegebenen Anleihen wie durch den Besitz der von ihm mit der Genehmigung des Schahs errichteten Telegraphenlinien, welche England nebenbei den Vorteil der Verbindung auf dem Überlandwege nach Indien gewährten, eine Stellung in Persien, welche oft zu wehmütigen Klagen der Vertreter russischer Handelskreise Anlass gab.

Verhältnismässig wenige Jahre haben in dieser Richtung einen bemerkenswerten Wandel geschaffen. Man hätte allerdings bis vor einem Jahrzehnt mit Recht verwundert sein können, dass Russland, welches durch die Besiegung und völlige Unterwerfung der Tekke-Turkmenen und der zentralasiatischen Chanate, die früher ganz Nordpersien mit ihren Raubzügen in Schrecken versetzten, nicht gewissermassen als deren Erbe die Oberherrschaft über Nordpersien beanspruchte.

Russlands Thätigkeit war aber durch die Entwickelung der Dinge in Ostasien so in Anspruch genommen, dass es lange Zeit in Westasien sich ausserordentlich zurückhaltend verhielt. Es schien dies wenigstens so, obwohl dem Kenner der Grundsätze russischer Politik es nicht verborgen blieb, wie auch in Persien das Zarenreich von Etappe zu Etappe fortschritt.

Heute tritt Russland aus dieser Reserve heraus. Die Jahre der Lähmung Englands durch seine Kämpfe in Südafrika hat es nicht unbenutzt gelassen. Und wären der russische Kaufmann und seine Industrie den Leistungen des russischen Diplomaten ebenbürtig, so würde Englands Stellung in Persien schon heute noch schmerzlichere Verluste zu verzeichnen haben. — Bezeichnend hierfür ist auch die Polemik, welche sich in neuester Zeit zwischen der englischen und russischen Presse entsponnen hat. — Die „Financial Times" hatte bei Gelegenheit einiger abfälliger Bemerkungen der „Nowoje Wremja" über die australischen, d. h. englischen Naphtha-Konzessionen in Südwest-Persien sich dahin geäussert, dass der Schah Mussaffer-Eddin scharfsinnig genug sei, um zu begreifen, wie unvorteilhaft es wäre, sein Land von einer einzigen Macht abhängig sein zu lassen, man hoffe daher in England, der Schah werde während seiner jetzigen Reise durch Europa einsehen, dass Russland Persien für sich monopolisieren wolle, und es würden infolge dieser Erkenntnis den englischen Syndikaten neue, wichtige Konzessionen verliehen werden.

Die „Nowoje Wremja" antwortete hierauf in dem Tone der Sicherheit des „Beatus possidens": „Die englische Presse wird sich wahrscheinlich sehr wundern, wenn wir derartige Ansichten als durchaus irrig bezeichnen. Die Ursache dieser Verwunderung ist aber ausschliesslich die Abneigung der Engländer, die Politik anderer Staaten mit demselben Masse zu messen wie die eigene. Wenn sich England an der Stelle Russlands befände, so wäre Persien zweifellos schon lange eine britische Kolonie, deren Antastung durch irgend jemanden als eine Verletzung der territorialen Integrität Englands selbst angesehen werden würde . . ." Dann heisst es an anderer Stelle: „Unser elementares Vordringen ins Innere der asiatischen Küsten hatte und hat unstreitig das Ufer des Ozeans zu seinem Endziel.

„An den nördlichen Vorbergen des Kopet-Dagh zu bleiben, oder nur hundert Werst weiter vorzudringen, indem wir die südliche an den Ozean grenzende Hälfte Persiens einem anderen überlassen, ist uns unmöglich, da wir dadurch unseren geschichtlichen Aufgaben entsagen würden. Aus diesem Grunde halten wir Persien für ein Land, in dem wir die Einbürgerung von Ausländern, in welcher Form es auch geschehe, nicht zulassen können. Es ist zum mindesten seltsam, wenn man erklärt, wir sollten uns mit Nordpersien begnügen, und gleichzeitig die Erfolge herzählt, welche wir in den an Russland grenzenden persischen Provinzen errungen haben . . ."

Wir können nicht leugnen, dass man in Russland zu einer solchen Sprache berechtigt ist, und wollen aus diesem Grunde die in der letzteren Zeit auf strategischem, diplomatischem, finanziellem und dem Gebiete des Handels seitens Russlands in Persien gemachten Fortschritte uns kurz vor Augen führen. Es bedarf wohl keiner Erwähnung, dass diese in so enger Weise miteinander verknüpft sind, dass eine Scheidung in der Schilderung geradezu unmöglich ist. Wie die Fortschritte der russischen Armee in Mittelasien und Transkaspien selbstverständlich dem russischen Diplomaten in Persien den Weg ebnen mussten, so bilden auch die Strassen, welche Russland für seine vom Kaspischen Meere und der Grenze Kaukasiens ausgehenden Warenzüge baut und — verwaltet, ebenso selbstverständlich die in dem wegelosen Lande gebauten Anmarschstrassen russischer Truppen.

Vergegenwärtigen wir uns zunächst die Stellung der Russen im Lande selbst. Da finden wir in der ganz verwahrlosten persischen Armee einen einzigen Truppenteil, der einst in schwerer Zeit dem heutigen Schah den Thron retten half, weil er, gefestet in seiner Haltung, unzugänglich blieb den Verführungen, die von aussen an die Truppen herantraten. Und dieser Truppenteil, der einzige, welcher nach dem Urteil der Kenner des persischen Heerwesens einen Vergleich mit dem eines europäischen Heeres ertragen könnte, steht unter dem Befehl eines russischen Generals, der nicht etwa dem persischen Kriegsminister, sondern nur dem allmächtigen, reformfreundlichen Grossvezier — und dem russischen Gesandten verantwortlich ist. Es ist dies die russisch-persische Kosakenbrigade. Wenn wir die Bezeichnung wählen „russisch-persische", so glauben wir hierzu nicht nur durch die eben gemachten Ausführungen berechtigt zu sein, sondern auch durch den Umstand, dass die aus Kavallerie, Infanterie und Artillerie bestehende Brigade russisch bekleidet und bewaffnet ist und zum Teil von Russen befehligt und ausgebildet wird. Weiter hierauf einzugehen, würde den Rahmen dieses Aufsatzes überschreiten. Wer sich von unseren Lesern für diese Frage interessiert, findet näheres hierüber im „Militärwochenblatt". — Wenden wir uns nun zu der Beherrschung Persiens durch Russland mit Bezug auf die Staatsfinanzen.

Die finanziellen Verbindungen zwischen Persien und Russland datieren bereits aus dem Jahre 1895, in dem Persien die ersten Versuche machte, in Russland eine Anleihe zu realisieren. Als die Regierung im Jahre 1897 von den Engländern, namentlich von ihrer bisherigen Haupt-Gläubigerin, der mit englischem Gelde gegründeten „Imperial Bank of Persia" arg bedrängt wurde, wandte sie sich an Russland mit der Bitte, ihr zu helfen. Dies gestattete der „Diskonto-Bank", Persien ein Darlehen von 1½ Millionen Rubel zu gewähren, wofür den Russen u. a. die Zolleinnahmen der Häfen des Kaspischen Meeres verpfändet wurden. Schon im Herbst des Jahres 1899 war Persien genötigt, wiederum eine Anleihe, diesmal aber eine grössere, die durch wichtige Garantieen gesicherte sogenannte „Persische 5% Goldanleihe des Jahres 1900" im Betrage von 22½ Millionen Rubel in Russland flüssig zu machen. — Russland wurde sichergestellt durch die Zolleinnahmen Persiens mit Ausnahme derjenigen der Häfen am Persischen Golf. Vor allem aber verpflichtete sich Persien, zunächst mit dem Erlös dieser Anleihe alle anderen auswärtigen Anleihen und sonstigen Verpflichtungen zu decken und ohne die Einwilligung der „Diskonto- und Darlehensbank von Persien" keine neuen einzugehen, bis die des Jahres 1900 getilgt sein. Das heisst zu deutsch: „Du darfst von jetzt ab nur Schuldner des Zaren sein!" — Die Folgen dieser finanziellen Vorherrschaft Russlands zeigten sich auch u. a. darin, dass man 1901 den Russland feindlich gesinnten Vorsteher des Münzhofes Engels durch einen Russen ersetzte und im Herbst desselben Jahres der „Moskauer internationalen Bank" eine grosse Silberlieferung für den persischen Münzhof übertrug. Gleichzeitig wurde die Thätigkeit der „Diskonto- und Darlehensbank von Persien", welche diese Anleihe vermittelt hatte, sehr erweitert. Sie eröffnete im Jahre 1901 Filialen in Tauris und Rescht, und beabsichtigt, im Laufe dieses Jahres weitere in Meschhed und Isfahan zu errichten. — Diese Bank wurde der Mittelpunkt aller Massregeln zur Hebung der Handelsbeziehungen zwischen Russland und Persien. Um der russischen Industrie einen Anhalt für die Wahl ihrer Erzeugnisse zum Export nach Persien zu geben, sendet sie von Zeit zu Zeit Muster der auf persischen Märkten gesuchtesten Waren nach Moskau. Ebenso vermittelt sie die Sendung russischer Waren nach Persien, was bei den mehr als unsicheren Zuständen dieses Landes von besonderer Wichtigkeit ist. In Zukunft soll der Warenverkehr zwischen Russland und Persien noch durch Anlegung von Handelsagenturen in anderen russischen Plätzen erleichtert werden. — Der Anleihe des Jahres 1900 folgte in diesem Jahre eine neue: „Die persische fünfprocentige Goldanleihe des Jahres 1902". — Diesmal hielt es Persien garnicht mehr für notwendig, sich, wenigstens um den Schein zu wahren, zunächst an England zu wenden, sondern es schloss nach Zurückweisung eines Angebots des „Imperial Bank of Persia" und einer Gruppe englischer Kapitalisten die russisch-persische Goldanleihe sogleich in Russland ab.

Zum Handelsverkehr mit Persien ist aber erforderlich, dem russischen Handel möglichst günstige Zufuhrstrassen zu verschaffen und ihm in dem wegelosen Lande so schnell und so gut als es möglich Verbindungen zu schaffen.

Was die Zufuhrwege anlangt, so beherrscht England die zu den Häfen am persischen Golfe führenden Schiffahrtstrassen selbstverständlich. Im Jahre 1898 waren von den 362 Dampfern, welche im Persischen Golfe verkehrten, nach den in den Häfen von Buschir, Lindscha, Bender Abbas, der Bahreïn-Inseln und der arabischen Küste gesammelten statistischen Daten 356 englische. Die Bedeutung des englischen Handels erscheint noch um so grösser, wenn man bedenkt, dass diese Dampfer einen Gesamt-Tonnengehalt von 379 724 Tons hatten, während die sämtlichen Segelschiffe, deren Zahl mehr als 2700 betrug, noch nicht einmal einen Gesamt-Tonnengehalt von 100000 Tons erreichten.

Dampfer anderer europäischer Staaten, ausser 2 türkischen, verkehrten 1898 überhaupt nicht im Persischen Golfe. Man beschloss daher seitens Russlands, sich auch an dem Seewege nach Persien zu beteiligen. Freilich war es zunächst nur ein Dampfer, „Kornilow", der „Russischen Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel", welcher den direkten Verkehr von Odessa aus unterhielt. Seine Ladung bildet in gewissem Sinne ein schwimmendes Verkaufslager, und zahlreiche Agenten russischer Handelsfirmen machten die Fahrt mit, um den Markt Südpersiens kennen zu lernen. Diese im Februar 1901 begonnenen Fahrten sind seitdem regelmässig weitergeführt worden. Für 1902 sind vier solcher Fahrten geplant. Im allgemeinen haben sich Zahl und Wert der in den Verkehr gebrachten Waren ständig erhöht.

Wollte Russland durch die Beteiligung an dem immerhin zeitraubenden Seehandel sich wohl nur in gewissem Sinne „seinen Platz an der Sonne sichern", so war es gleichzeitig bestrebt, den für ihn ungleich wichtigeren Verkehr über seine Landgrenzen zu heben. Russland hat den grossen Vorzug allein von allen Grossmächten, weite Landgrenzen mit Persien zu besitzen: die des kaukasischen Gebietes, die des grossen Binnenmeeres, des Kaspi, und die Transkaspiens.

Hier galt es, eine zweifache Aufgabe zu lösen: 1. Zufuhrstrassen aus dem Innern Russlands zu seinen Grenzen zu schaffen und die bestehenden zu verbessern und 2. in dem wegearmen Persien für Warenzüge und Truppentransporte geeignete Strassen von den Grenzen zu den nächsten, politisch und merkantil wichtigsten Plätzen zu schaffen.

Es würde zu weit führen, hier eingehend auf alle vom russischen Verkehrsministerium im Verein mit dem des Handels und des Krieges geplanten Verbesserungen des Schienennetzes zum Kaspischen Meere näher einzugehen, die Vorschläge zu erörtern, die zur Verbesserung der Schiffahrts-

strassen des Kaspi wie seiner Häfen im Laufe der Zeit gemacht sind, sowie die Bahnprojekte des Kaukasus in ihren, wenn auch hoch interessanten Einzelheiten darzulegen.

Wir beschränken uns auf folgende Bemerkungen: Man beabsichtigt, die Weiterführung der Eisenbahn von Zaryzyn an der Wolga bis zu dem an der Mündung dieses für den Verkehr Russlands wichtigsten Stromes liegenden Astrachan. Ferner wird aus den Handelskreisen die Forderung immer lauter, den in Noworossijsk an der Küste des Schwarzen Meeres einbiegenden Schienenweg durch eine längs des Gebirges an der allerdings steilen und oft sehr schmalen Küste zu führende Eisenbahn mit der den Kaukasus und Poti bis Tiflis durchquerenden Linie zu verbinden, deren Verlängerung bis Baku führt. Endlich würden, um dem russischen Handel die Wege nach Persien zu bahnen, die mehrfach geplanten, aber ebenso wie die Küstenbahn des Schwarzen Meeres wegen technischer Schwierigkeiten noch nicht zur Ausführung gekommenen Bahnen Wladikawkas—Tiflis und die Küstenbahn am Kaspischen Meere von Astrachan bis Petrowsk zu erbauen sein.

Von all diesen erwähnten Linien soll bisher die Schwarze-Meer-Küstenbahn die meiste Aussicht auf Verwirklichung haben. Die Wladikawkaser Eisenbahngesellschaft soll bereits mit den für sie erforderlichen Untersuchungen und Vorarbeiten begonnen haben. Die zu untersuchende Bahnlinie soll an der Station Eneno, südwestlich Jekaterinodar, beginnen und über Tuapse, Ssotschi, Adler, Gagry und Ssuchum bis zur Station Nowossinaki zwischen Poti und Rion führen. Infolge der sehr grossen technischen Schwierigkeiten, welche bei dem Bau der an dem Steilabfall des Gebirges entlang führenden Bahn zu überwinden sind, werden freilich die Kosten des etwa 540 km langen Schienenweges trotz der verhältnismässig billigen Arbeitskräfte auf 50 Millionen Rubel geschätzt. Die Verwirklichung des Projektes würde also auch noch wesentlich eine finanzielle Frage sein.

Das Kaspische Meer als Etappe nach Asien gewinnt von Jahr zu Jahr mehr an Bedeutung. Das riesige Binnenmeer mit einer Oberfläche von 438688 qkm, seinem grossen Fischreichtum — die Fischerei beschäftigt allein bei Astrachan über 50000 Menschen — und seiner sehr zahlreichen Handelsflotte würde noch wertvoller als Verkehrsstrasse sein, wenn seine Tiefen- und seine Hafenverhältnisse nicht manche Mängel aufwiesen.

Russland beherrscht den Verkehr auf dem Kaspi allerdings völlig, da es vertragsmässig infolge der Persien abgerungenen Bedingungen des Friedens von Turkmantschaj allein das Recht hat, Kriegsschiffe auf diesem Meere zu haben. Die Dampfschiffahrtsgesellschaften „Kawkasi Merkurij" und „Lebedj" und einige andere „Kompagnieen", wie z. B. die „Nadeshdja" sorgen für einen regelmässigen Güter- und Passagier-Verkehr. Namentlich „Kawkasi Merkurij" vermehrt alljährlich die Zahl seiner Dampfer.

Die Zustände der Häfen an der russischen Küste des Kaspi sind noch nicht normal, obwohl Russland unverkennbar bestrebt ist, Wandel zum Besseren zu schaffen.

Schwieriger ist dies aber an der persischen Küste durchzuführen.

Hier konzentriert sich das Interesse in neuester Zeit vorzugsweise auf den Hafen von Enseli, dessen Verhältnisse noch immer sehr vernachlässigt sind. Und doch bildet dieser Hafen den Einfuhrplatz für die auf der Strasse von Rescht nach Teheran gehenden europäischen Waren.

Das Meer ist bei Enseli sehr flach, so dass die Dampfer in erheblicher Entfernung vom Ufer Passagiere und Waren auf Barkassen verladen und so an das Land führen müssen. Bei bewegter See ist dies aber oft undurchführbar, so dass es nicht selten ist, dass Dampfer nach Baku zurückkehren müssen, ohne Passagiere und Ladung nach Persien gebracht zu haben. Hat man nun auf der Barkasse glücklich die Mündung des Pir-Basar in den Murdâb erreicht, so beginnt eine schwierige Fahrt auf ersterem Flusse bis zur gleichnamigen Stadt auf zweifelhaften persischen Fahrzeugen, den Kiodschimen.

In Pir-Basar beginnt nun die Chaussee, welche eine russische Gesellschaft über Kaswin nach Teheran erbaut hat und welche neben dem Verkehr von Fahrzeugen auch den von Truppen und Geschützen in dem an Wegen armen Lande zur Hauptstadt ermöglicht. Im Anschluss an diese Strasse, welche unter russischer Verwaltung steht, hat Russland die Konzession zur Erbauung einer Chaussee an der transkaukasischen Grenze bei Ordubâd über Täbris auf Kaswin erlangt. Dass man an die Stelle der Chausseen Schienenwege treten zu lassen wünscht, ist selbstverständlich. Aber auch von der Seite Transkaspiens plant man die Erbauung einer Eisenbahn von Aschabad nach Mesched. Mesched ist eine der wichtigsten Städte Nordpersiens, von ihr aus führt eine Karawanenstrasse nach Herat, dem sich Russland bereits mit seiner bis zum Kuschk-Posten vollendeten Eisenbahn bis auf wenige Märsche genähert hat.

Russland wäre dann in der Lage, nicht nur seine Kaufleute und seine Waren, sondern auch seine Truppen von drei Seiten in Persien eindringen zu lassen.

Dass man auch in Russland grosse Hoffnungen an die Verwirklichung dieser Unternehmungen knüpft, dafür sprechen gewichtige Stimmen der russischen Presse.

Geben wir von diesem zum Schluss noch der „Birshewiija Wedomosti" das Wort. Sie schreibt in Anknüpfung an die Emission der neuesten persischen 5procentigen Goldanleihe: „Die Annäherung zwischen Russland und Persien, welche in den beiden Anleihen zum Ausdruck kommt, die das wirtschaftliche Leben West-Irans von der englischen Kontrolle befreit haben, ist von unserer Diplomatie durch allmähliche und beharrliche Arbeit erzielt worden, welche sehr viel Zeit gekostet hat. In einem Lande, wo nicht erst seit gestern zwischen England und Russland ein Kampf um die Vorherrschaft vor sich geht, ist der Boden für den russischen Unternehmungsgeist im Handel, Industrie und Eisenbahnwesen vorbereitet worden. Die Anleihe von 100 Millionen, welche China bald nach dem Vertrage von Simonoseki bei uns aufnahm, war der Vorbote der Gründung der Russischen Ostasiatischen Eisenbahngesellschaft, deren Thätigkeit die Pachtung von Port Arthur und Dalnij am Stillen Ozean zur natürlichen Folge hatte. Die beiden Anleihen, welche Persien binnen sehr kurzer Zeit auf dem russischen Markte realisiert hat, müssen die Gründung einer russischen Gesellschaft der persischen Eisenbahnen zur Folge haben. Bei den Beziehungen, welche seit dem Besuche des Schahs in Petersburg sich zwischen Russland und Persien bildeten, und bei dem Vertrauen, welches die Bevölkerung Persiens allen Russen entgegenbringt, lässt sich nicht bezweifeln, dass uns der russische Eisenbahnbau in Persien immer freien Ausgang zum Indischen Ozean geben wird, ebenso wie der Eisenbahnbau in China uns die Möglichkeit gegeben hat, am Stillen Ozean festen Fuss zu fassen.

„Wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen, dass in dem Kampfe um die Vorherrschaft in Asien, der schon seit einem Jahrhundert zwischen Russland und England geführt wird, dem westlichen und östlichen Iran eine Hauptrolle bestimmt ist. Die Erkenntnis dieser geschichtlichen Wahrheit kann man aus der ganzen asiatischen Politik Russlands schöpfen, wenn man die Mitte der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts zum Ausgangspunkt nimmt. Die neue persische Anleihe in Russland ist eine der natürlichen Äusserungen dieser Politik, welche die russischen Kapitalien zu schöpferischer und energischer Arbeit im Lande des Schahs aufruft, das von uns seine wirtschaftliche Wiedergeburt erwartet.

„In enger Gemeinschaft mit ihm werden wir eine feste Position am Indischen Ozean und folglich Bewegungsfreiheit im nahen Orient gewinnen, wo von alters her die russischen Interessen sich konzentrieren.“

Wenn wir mit dieser Wiedergabe der russischen Auffassung von der Bedeutung der neuesten „persischen“ Politik des Zarenreiches unsere Betrachtungen schliessen, so glauben wir dies mit der Überzeugung thun zu dürfen, dass wir Deutsche der Entwickelung der Dinge in jenem eigenartigen Lande mit möglichster Aufmerksamkeit folgen müssen. Unverhüllt tritt uns in der russischen Tageslitteratur zuweilen der Gedanke entgegen, Russland müsse nicht allein den englischen Einfluss in Persien brechen, sondern auch mit seinen Bahnbauten eher am Persischen Busen erscheinen, als — die Erbauer der Bagdadbahn. — Ob Persien „seine wirtschaftliche Wiedergeburt“ — wie der Artikel der „Birshewiija Wedomosti“ es erhofft — von Russland erwarten darf, erscheint uns und wohl auch manchem einsichtigen Russen doch zweifelhaft. Russland hat im eigenen Lande noch zu viel zu thun, ehe es daran denken kann, einen fremden Markt derartig zu beherrschen. Das lehrt auch die Erfahrung in Ostasien. Und gerade jetzt, wo wir diese Zeilen niederschreiben, berichten die russischen Blätter, dass die Lage des persischen Marktes eine in hohem Grade für den russischen Handel beunruhigende ist.

Wir sind der Überzeugung, dass unserem deutschen Markte noch eine Zukunft in Persien vorbehalten ist, wozu die „Bagdad-Bahn“ jedenfalls in hohem Grade fördernd mitwirken wird. Aus diesem Grunde ist es aber erwünscht, dass wir Deutsche der Entwickelung der Dinge im Lande des Schahs unsere Aufmerksamkeit schenken. Hierzu an unserm Teile beizutragen, war die Aufgabe, welche wir uns mit diesen Zeilen gestellt haben.

Der heutige Stand der Kartographie Asiens.

Von Oberst W. v. Diest und Rittmeister C. v. Lücken.

III.

Die Kartographie Kleinasiens und das „itinerarische Aufnehmen“.

Von Oberst a. D. von Diest.

(Schluss.)

C. Die archäologische Beobachtung.

Es giebt kein Land, in welchem sichtbare und greifbare Spuren des Altertums so zahlreich noch heute sich finden, wie in Anatolien. Die zweimalige Mongolenflut, byzantinische und türkische Misswirtschaft haben die griechisch-römische Kultur zerstört — die Barbarei und Unwegsamkeit, in welche das Land versank, haben die Ruinen erhalten. In Griechenland und Italien ist jeder lose Stein umgedreht, alles „Brauchbare“ in die Museen verschleppt, das Feststehende reichlich photographiert und beschrieben. In Kleinasien sind noch weite Gebiete, auf denen einst Wissenschaft und Kunst blühte, kartographisch „weiss“, archäologisch „dunkel“, die stummen Zeugen der Vergangenheit unberührt, „in situ“. Andrerseits sind sie mit fortschreitender Erschliessung des Landes, mit dem Vordringen der Zivilisation in ihrer Lage bedroht und der Zerstörung ausgesetzt. Wenn ihnen auch zu Stambul in dem dortigen herrlichen neuen Museum Sammelstelle und Asyl erstand, wenn auch gebildete und kunstverständige Männer mit ihrer Fürsprache neuerdings selbst am Hofe des türkischen Grossherrn Gehör finden — im „Innern“ von Kleinasien gebietet noch manch finstrer Muselmann, der die Denkmäler der Vorzeit als Teufelswerk betrachtet, oder als unheilbringend vernichtet. Sind doch die edlen Bilder vom Zeus-Altar in Pergamon, die Gigantomachie, nur dadurch uns erhalten, dass sie, mit ihrer Reliefseite nach innen, in mittelalterliche Festungswerke vermauert waren. Bei deren Zusammenbruch war schon ein Theil in den nahen Kalkofen gewandert, als noch rechtzeitig Karl Humann mit Künstlerblick sie erspähte, ihren Wert erkannte, sie für die Nachwelt rettete. — Vielfach werden Bildsäulen und sonstige antike Denkmäler auch von der Bevölkerung deshalb zerschlagen, weil, einem merkwürdigen Glauben zu folge, Gold und Kostbarkeiten im Innern vermutet werden.

Darum ist neben der geographischen Neukonstruktion die historische Wiederentdeckung Kleinasiens eine hochwichtige, interessante und lohnende Aufgabe, welche sich dem topographischen Forscher dort ohne weiteres aufdrängt. Um ihr einigermassen gerecht zu werden, genügt unsere allgemeine humanistische Bildung, ergänzt durch einiges praktisch-archäologische Studium unter Anleitung eines Fachmannes.

Die betreffenden Winke selbst zu geben, fühle ich mich jedoch nicht berufen, und setze statt dessen einen Aufsatz, den unser Mitarbeiter Professor A. Körte für diese Stelle zur Verfügung gestellt hat. Er beginnt mit der trefflichen Mahnung, der Forscher solle sich vor allem bestreben, dass der Ertrag solch archäologischer Arbeit im richtigen Verhältnis bleibe zu der darauf verwendeten Zeit und Mühe; fährt dann fort wie folgt:

I. Mauern.

Allenthalben stösst der Reisende in Anatolien auf Mauerreste, deren richtige Datierung für die Geschichte des Landes von höchster Wichtigkeit ist. Den Hauptepochen der Geschichte entsprechen durchaus verschiedene Arten des Mauerbaus, die ohne Mühe zu scheiden sind.

1. **Vorgriechisch.** a) Kyklopisches Mauerwerk: Grosse nur roh behauene Steinblöcke sind ohne Mörtel und ohne scharfen Fugenschluss aneinandergefügt. b) Polygonales Mauerwerk: Die einzelnen Steine sind sorgfältig behauen und gefugt, haben aber keine ganz regelmässige Form.

2. **Griechisch.** Quadertechnik: Regelmässige viereckige Quadern sind ohne Mörtel geschichtet und oft untereinander innen durch eiserne, mit Blei vergossene Döbel verbunden. Diese auch in der römischen Kaiserzeit anfangs noch manchmal geübte Technik (berühmtestes Beispiel der Augustus-Tempel in Angora) ist wohl zu scheiden von der unter 5 beschriebenen seldschukischen.

3. **Römisch.** Ziegelbau: Grosse flache Ziegel sind mit Kalkmörtel verbunden, meist wechseln Schichten von Ziegeln mit solchen aus Bruchsteinen, Ziegelbrocken und reichlichem Kalk (opus incertum).

In spätrömischer Zeit (um 250 n. Chr.) sind zahlreiche Städte mit eiligen Notmauern gegen die Barbareneinfälle gesichert worden; für diese Mauern ist die massenhafte Verwendung von Architektur- und Inschriftsteinen charakteristisch, die ihnen stellenweise fast das Aussehen griechischer Quadermauern giebt (Dorylaion, Prusias am Hypios etc.), es findet sich aber als sicheres Kennzeichen römischen Ursprungs stets Kalkmörtel zwischen den Blöcken.

4. **Byzantinisch.** Ziegelbau mit viel opus incertum: Die Technik ist der römischen ähnlich, nur überwiegt jetzt durchaus das opus incertum (Bruchsteine mit viel Kalkmörtel), und die regelmässigen Ziegelschichten dienen nur zum Ausgleich.

5. **Seldschukisch-türkisch.** a) Quaderfassade mit Hinterfüllung von opus incertum: Die Mauern haben eine Fassade aus vortrefflich behauenen Quadern und gleichen daher bei oberflächlicher Betrachtung bestem griechischen Mauerwerk, aber die Quaderschicht geht nicht durch. Der Kern der Mauer besteht vielmehr aus opus incertum, das an allen beschädigten Stellen zu Tage tritt.

b) Ziegelmauer mit opus incertum: Diese Art seldschukischer Technik kommt der byzantinischen sehr nahe, ist aber meist dadurch von ihr zu scheiden, dass einzelne Holzbalken die Mauern durchziehen; jetzt ist das Holz meist verfault, und viereckige Kanäle bezeichnen seinen Platz.

II. Felsarbeiten.

Das vulkanische Gestein der kleinasiatischen Gebirge lässt sich leicht bearbeiten und ist reich an natürlichen Höhlenbildungen. Seit Jahrtausenden hat man daher Wohnstätten für Menschen und Vieh, Gräber für die Toten und Kultstätten für die Götter im Fels angelegt, die Kultur des wichtigsten kleinasiatischen Volkes, der Phryger, kennen wir hauptsächlich aus den Felsanlagen. Bei ihnen ist folgendes zu beachten: Sind natürliche oder künstliche Höhlen von Menschenhand nur roh zum Stall oder vorübergehenden Wohnraum hergerichtet, so ist ihre historische Verwertung unmöglich, solche Anlagen sind zeitlos, sie können so gut vor drei Jahrtausenden wie vor drei Jahren gemacht worden sein und lohnen keine genauere Betrachtung. Erst die sorgfältigere Ausarbeitung oder Ausschmückung giebt den Felsarbeiten der verschiedenen Zeiten ihr verschiedenes Gepräge und damit historischen Wert. In zwei Epochen ist die grosse Masse der erhaltenen Felsenanlagen entstanden:

1. Die Grabanlagen der römischen Kaiserzeit, sehr zahlreich aber an Bedeutung hinter der zweiten Gruppe zurückstehend. Sie sind jederzeit kenntlich an der Krippenform der Grabstätten, der Platz für die Leiche ist wie eine Krippe vertieft und darüber eine halbrunde Wölbung ausgehauen. Derartige Gräber, sogenannte Arcosolien, sind

a) einzeln an Felswänden angebracht, dann genügt im Itinerar die Notiz: „bei Jeniköi Arcosolien";

b) in besonderen Kammern zu mehreren vereinigt und reicher ausgestattet. Ist die Fassade der Grabkammer mit Architekturformen (Säulen, Pfeilern, Giebeln) und Reliefs geschmückt, so ist die Anfertigung einer Skizze oder Photographie nebst kurzen Angaben über das Innere, etwa: „an jeder Seite zwei Arcosolien übereinander, in den Ecken Medusenköpfe", sehr erwünscht. Christliche Abzeichen, Kreuze oder das Monogramm ☧ sind zu beachten.

2. Vorgriechische Felsanlagen verdienen ungleich mehr Beachtung und ein so genaues Studium, als die Zeit des Reisenden nur irgend gestattet. Dieselben sind:

a) Kammergräber, von den römischen durch das Fehlen der Arcosolien (Krippen) leicht zu scheiden;

b) flache Nischen, umgeben von teppichartigen Verzierungen in flachem Relief. Hier ist besonders zu beachten, ob von oben hinter der Fassade ein Schacht in den Felsen gehauen ist und wie gross dessen Abmessungen sind;

c) Altäre mit Stufen.

In allen diesen Fällen sind Notizen über die Masse, eine Skizze und womöglich eine photographische Aufnahme für die Wissenschaft von grösstem Werte. Falls sich an solchen Felsanlagen Darstellungen von Menschen oder Tieren finden, so erhöht das ihre Wichtigkeit; bei menschlichen Figuren ist auf die Art der Kopfbedeckung und Fussbekleidung (Schnabelschuhe?) sowie auf etwa beigefügte Bilderschrift besonders zu achten.

III. Skulpturen.

Skulpturen von selbständigem Kunstwert wird der Reisende im Innern Kleinasiens nur ganz vereinzelt antreffen, die rohen Grab- und Votivreliefs können aber doch für Religions- und Sittengeschichte Wert haben, und eine anspruchslose Skizze sagt dem Fachmann meist mehr als eine ausführliche Beschreibung. Wenn bessere Stücke eine photographische Aufnahme lohnend erscheinen lassen, fertige man dieselbe womöglich nicht in prallem Sonnenlicht, sondern als Zeitaufnahme mit kleiner Blende im Schatten an.

Zur Unterscheidung römischer und byzantinischer Ornamentformen bemerke ich, dass letztere oft wie Laubsägearbeiten in Stein aussehen.

IV. Vasenscherben.

Diese unscheinbaren Reste der Vorzeit sind ein unschätzbares Material für den Fachmann, die Plätze vorgriechischer Ansiedelungen werden durch Scherben am sichersten bestimmt. Auf allen Ruinenstätten liegen sie in Menge am Boden, und der Reisende kann mit leichter Mühe ein paar Proben sammeln, auf die **sofort** mit Bleistift der Fundort geschrieben werden muss. Die Scheidung der einzelnen Techniken erfordert Schulung und ist bei dem roheren Geschirr oft undurchführbar; der Reisende achte aber auf folgende Hauptpunkte:

1. Vorgriechische Gefässe: Der Thon ist **durch und durch gleichfarbig**, meist grau oder gelb, seltener schwarz oder rot, die Oberfläche oft sorgfältig geglättet und **matt glänzend.**

2. Griechisch-römische Gefässe: Der Thon ist **im Bruch** gelb oder rot, die Oberfläche mit einem tief schwarzen oder brennend roten, lebhaft **glänzenden Überzug** versehen.

3. Byzantinische oder noch jüngere Gefässe sind an der farbigen (grün, gelb etc.) Glasur, die unserem irdenen Geschirr gleicht, kenntlich.

Werden dem Reisenden ganze Thongefässe angeboten, so empfiehlt sich der Ankauf eines solchen zerbrechlichen Gepäcks nur dann, wenn sie sich mit Sicherheit in die Klasse 1 oder 2 einordnen lassen. Man hüte sich, mehr als wenige Piaster für das Stück zu bezahlen.

V. Inschriften.

Jede Inschrift kann wertvoll sein, und da gerade Inschriftsteine dem Schicksal des Verbautwerdens selten entgehen, so sollte jeder Reisende an weniger besuchten Orten, jede Inschrift, die ihm zu Gesicht kommt, abschreiben. Dabei gelten folgende Regeln:

1. Die Abschrift ahmt jeden Buchstaben, ob bekannt oder unbekannt, möglichst getreu nach, ohne Trennung der Worte.

2. Die Zeilen sind so untereinander zu schreiben, wie sie auf dem Stein stehen.

3. Falls der Abschreiber die Inschrift versteht, so darf er offenbare Fehler des Steinmetzen **nicht** verbessern.

4. Jederzeit ist es anzugeben, wenn der Stein oben oder unten, rechts oder links verstümmelt ist.

5. Massangaben und eine flüchtige Skizze der Form erhöhen den Wert der Abschrift.

Der Epigraphiker wird dem Reisenden besonders dankbar sein, wenn dieser sich gleich bei seiner Ausrüstung auf die Anfertigung von Inschrift-Abklatschen einrichtet. Dazu gehören:

a) eine runde Blechdose von 50 bis 60 cm Höhe und 12 bis 15 cm Durchmesser,

b) eine Anzahl Bogen ungeleimten Löschpapiers von mittlerer Stärke,

c) 1 bis 2 gewöhnliche Kleiderbürsten,

d) ein Schwamm.

Der Stein wird zunächst mit der Bürste gereinigt, dann mit dem Schwamm gut angefeuchtet, hierauf das Papier aufgelegt, mit dem Schwamm angefeuchtet und mit der Bürste so lange geklopft, bis das feuchte Papier sich in die Schriftzüge eingedrückt hat. Luftblasen unter dem Papier sind sorgfältig mit der Bürste nach der Seite zu treiben. Dann lässt man das Papier auf dem Stein trocknen, oder nimmt es, falls die Zeit drängt, halbfeucht ab und lässt es in der Sonne an einem geschützten Ort nachtrocknen. Der fertige Abklatsch ist sofort mit einer Notiz über den Fundort des Steins und eventuell mit einer Nummer zu versehen; er lässt sich ohne Schaden rollen und in der Büchse aufbewahren. Bei allen langen, in kleiner Schrift geschriebenen, oder schwer lesbaren Inschriften ist das Abklatschen nicht zeitraubender als eine Abschrift, und für den Fachmann ist ein leidlicher Abklatsch unter allen Umständen wertvoller als die sorgsamste Abschrift eines Laien. In der Regel lassen sich die Diener im Abklatschen leicht anlernen und besorgen diese Arbeit sehr gern, während der Reisende an seinem Itinerar arbeitet.

Photographische Aufnahmen von Inschriftsteinen vermögen Abschrift oder Abklatsch nur dann zu ersetzen, wenn alle äusseren Bedingungen, Beleuchtung, Erhaltung des Steins, Sorgfalt der Schrift und Schärfe des Apparats, sehr günstig sind.

VI. Münzen.

Gefälschte Silbermünzen sind selbst in den entlegensten Teilen Kleinasiens anzutreffen, es ist daher bei mangelnder Kennerschaft geraten, sich beim Ankauf in der Regel auf Kupfermünzen zu beschränken. Für den Numismatiker wertvoll sind vor allem die von den einzelnen kleinasiatischen Städten geprägten Münzen; dieselben können, falls eine grössere Zahl von Münzen derselben Stadt an einem Orte zusammen auftaucht, auch für die Bestimmung antiker Stadtlagen hochwichtig werden.

Die einzelne Münze ist niemals höher als mit 1 bis 2 Piaster zu bezahlen, und man thut gut, nur wohlerhaltene Exemplare mit deutlicher Schrift zu nehmen.

VII. Geschnittene Steine.

Vor dem Ankauf von geschnittenen Steinen ist im allgemeinen zu warnen, die besseren Stücke sind meist gefälscht, die schlechteren wertlos. Während eines zweijährigen Aufenthalts in Kleinasien hatte ich nur einmal Gelegenheit, einen wertvolleren Stein zu erwerben.

D. Die astronomische Beobachtung.

Aus den oben unter B. 1. angeführten Gründen habe ich auf meinen fünf Reisen in Kleinasien astronomische Beobachtungen nicht ausgeführt. Es stehen mir deshalb praktische Erfahrungen für diesen Zweig der „Reise-Topographie" nicht zur Seite. Die Ausfüllung der Lücken, eine kurze praktische Anleitung, sowie Angabe der besten Methode, für diesen in anderen unerforschten Ländern so wichtigen Zweig der Vorbereitung hat Herr Professor Schnauder, ständiger Mitarbeiter am Königlichen geodätischen Institut zu Potsdam mit dankenswerter Bereitwilligkeit übernommen. Er unterrichtet seit einer Reihe von Jahren im Auftrage des Auswärtigen Amtes unsere für die Kolonien bestimmten Offiziere in Ortsbestimmungen und dürfte für jeden, der hierin Rat sucht, der berufenste Gewährsmann sein.

Leider kann sein Beitrag erst in nächster Nummer erscheinen.

E. Die photographische Thätigkeit.

Ich darf nunmehr meine itinerarischen Winke mit einem kurzen Hinweis auf die hervorragende Wichtigkeit der Lichtbilder schliessen. Die Technik auf diesem Gebiet ist heute derartig entwickelt, es giebt so kleine und leichte Apparate, ihre Handhabung erfordert so geringe Übung, dass eine Ausreise zur Forschung in unbekanntes Land ohne dieses Handwerkzeug eine Unterlassungssünde bedeutet.

Nur möchte ich davor warnen, ohne gründliche eigene Erprobung des Instrumentes und der vollständigen Entwicklung seiner Produkte, aufzubrechen. Die Bilder seien vor allem auch bei hellster Beleuchtung aufgenommen, um bei der Probe für Kleinasien die scharfe Strahlenwirkung der „Sonne Homers" möglichst kennen zu lernen.

Bei Wahl der Aufnahme kann der Forscher im Orient heute auf Typen, Trachten und dergl. verzichten; solche sind in allen grösseren Städten reichlich vorhanden, aber auch ins Innere gelangen die Berufsphotographen seit Eröffnung der Bahnlinien, und der „Amateur" thut gut, ihre Verzeichnisse sich zu verschaffen, um nicht mit Mühe und Zeitverlust Bilder zu machen, die schon besser vorhanden sind. So giebt es, gefertigt von dem mit der anatolischen Bahn in Verbindung stehenden fein gebildeten und unternehmungslustigen Photographen Herrn Berggreen (Konstantinopel Grande Rue de Péra) einen Zyklus von 150 Photographien, gesammelt unter dem Namen „Parcours du Chemin de fer d'Anatolie", darunter die berühmten phrygischen Gräber und Monumente der Umgegend von Kümbet, Doghanli, Aiasin, Tekke, Lijen, die herrlichen Ruinen von Aesani, alle Denkmäler von Angora, Konia, die wichtigsten Bauten, schönsten Landschaften der Bahnlinie etc.

Für den über weisse Flecke der Karte, überhaupt in entlegene Gegenden von Anatolien vordringenden Forscher ist besonders von Wert, die Reste des Altertums, Ruinen, Inschriften, Denkmäler, sorgfältig zu photographieren, von denen man ja niemals weiss, ob sie der nächste Besucher noch vorfindet.

Peking—Urga.

Ein Reisebericht von Faupel, Oberleutnant im Feldartillerie-Regiment No. 41. Mit 3 Photographien.

(Schluss.)

Wir passierten nunmehr ein Gebiet, in dem das chinesische und mongolische Element gemischt vertreten ist; die chinesische Lehmhütte macht allmählich der mongolischen Jurte Platz.

Der Stamm, der diesen, dem eigentlichen China nördlich vorgelagerten Strich bewohnt, ist der der Ssacharmongolen. Ihnen folgen nach Norden der Reihe nach die Unterthanen des Ssunitt-wan, des Mirgan-wan, des Tsetsen- und Tuschetu-chans. Für alle derartigen Ermittelungen diente mir ein chinesischer Kaufmann als Dolmetscher, der sich uns mit einem Kamel am 2. Tage hinter Kalgan angeschlossen hatte. Dasselbe sollte ihn und sein Gepäck nach Urga tragen. Wir sprachen mit ihm russisch, und da er ausserdem des Mongo-

lischen mächtig war, so leistete er uns unschätzbare Dienste, wofür er wiederum den Schutz unserer Karabiner genoss. Alle die eben genannten Stämme gehören zu den Chalchamongolen. Das Abhängigkeitsverhältnis derselben zum Kaiser von China, dem Bogdo-chan, ist ein ziemlich loses; betreffs der inneren Verwaltung sind die Wans und Chans völlig selbständig. Von den angeführten stehen nur die in 8 Banner geteilten Ssacharmongolen in einem etwas festeren Verbande mit dem eigentlichen China.

Die Mongolen sind in vier Stände geteilt: 1. Fürsten, die ihrem Range nach chan, wan etc. genannt werden, 2. Edelleute, 3. Priester oder Lama, 4. Volk.

Im Verkehr mit dem Fremden sind sie alle gleich gastfreundlich und harmlos; trifft man sie in der Steppe, so wird man durch ein tiefes mundo mundo begrüsst. Ohne Umstände tritt man in die Jurte, das käseglockenförmige Filzzelt der Steppenbewohner ein, lässt sich auf den Filz- oder Fellunterlagen, die den Boden bedecken, an dem offenen Feuer nieder, über dem in einer Schüssel ein undefinierbares Gebräu brodelt; die Mongolen ziehen aus ihrem schmierigen langen Pelz die hölzerne Tasse hervor, die sie stets auf der Brust tragen, und schlürfen mit Behagen den grauen fettäugigen Trank, der aus Thee, Salzwasser und Milch bereitet wird. Das Feuerungsmaterial ist, wie in allen baumlosen Ländern, getrockneter Dünger „argol", für dessen reichliches Vorhandensein die Herden und Karawanentiere sorgen, die an den Brunnen getränkt werden. Die Ärmsten des Volkes benutzen den Argol als spärliche Erwerbsquelle, indem sie für eine kleine Münze, für eine leere Flasche, Konservenbüchse oder dergl., der Karawane das Feuerungsmaterial heranschaffen. Gegen ähnlichen Entgelt lässt man sich bei den herdenbesitzenden Mongolen von der Frau der Jurte etwas Milch oder Käse geben. Die Mongolen melken alles, was Milch giebt, und man bekommt dieselbe von verschiedenstem Geschmack und Ursprung vorgesetzt.


Mongolische Pferde


Mongolenfamilie vor ihrer Jurte.

Doch ich bin unserer Karawane vorausgeeilt, die soeben von dem grauen felsigen Randgebirge in die hügelige Grassteppe hinabsteigt, in deren Flora wir zahlreiche Bekannte begrüssen, Skabiosen, Disteln, weisse und violette Kamillen, gelben Mohn, anfänglich in den höheren Regionen auch Edelweiss in grossen Mengen. Die Bäume sind aus der Landschaft verschwunden, deren Charakter nun bis dicht vor Urga annähernd gleich bleibt. Eine sanfte Hügelreihe folgt der anderen, hin und wieder unterbrochen von einer grösseren Ebene oder etwas höheren Hügeln, sogar Bergen und Felspartieen, aber kein Baum, kein Strauch, kein Haus. Der schon hundertmal gemachte Vergleich mit einem erstarrten Meere drängt sich unwillkürlich dem Wanderer auf, der zum ersten Male diese endlose wellige Fläche vor sich sieht.

Je weiter wir kommen, um so seltener wird das Wasser, um so spärlicher das Gras, zwischen dessen dürren Halmen zahllose, in der prallen Sonne schillernde Eidechsen eilig dahinhuschen. Ein dauernd fliessendes Gewässer giebt es bis kurz vor Urga überhaupt nicht, nur in den erhebungsreicheren Teilen erkennt man öfters das Bett eines der Bäche, die sich in der Regenzeit bilden und die stets ebenso schnell verschwinden, als sie entstanden sind. In der ersten Zeit kamen wir häufig, später seltener an Teichen oder kleinen Seen vorbei; den grössten von ihnen, den auf den Karten verzeichneten Anguli nor sahen wir in einiger Entfernung westlich unserer Strasse in der Abendsonne glänzen. An den Rändern dieser Wasserbecken konnte man deutlich erkennen, wie sie sich nach der Regenzeit durch Verdunstung von Tag zu Tag verkleinern.

Die Wassertiefe ist gering, ich habe keinen von mehr als 1 m Tiefe gefunden. Der Untergrund ist manchmal Sand, meistens Thon, und das Wasser in diesem Falle stets trübe, da der Grund durch die zur Tränke kommenden Pferde- und Viehherden täglich aufgerührt wird. Viele dieser Gewässer sind salzhaltig und zeigen am Ufer mehr oder minder

starke Salzablagerungen. Fast auf jedem Tümpel findet sich Wasserwild; wir trafen Gänse, mehrere Entenarten, Möwen, schnepfenartige Vögel, Kiebitze, seltener Schwäne, Reiher und Kraniche. Die meisten dieser Vögel zogen nach Süden, dem wärmeren China zu und jetzt konnte ich mir erklären, weshalb im Oktober und November die Gewässer von Petschili mit Millionen von Wasservögeln bevölkert sind. Als ich einmal im November 1900 den hohen Damm entlang ritt, welcher den Anfang der Etappenstrasse von Tientsin nach Pau ting fu bildete, ging aus dem Uferschilf am Kanal ein Entenschwarm hoch, den ich auf hunderttausende schätzte; es war ein Sausen und Brausen in der Luft, wie das Geräusch eines in der Ferne vorbeieilenden Eisenbahnzuges.

Als Vertreter der Stelzvögel trafen wir häufig die grosse Trappe (otis tarda), die in der Mongolei ebenso scheu ist wie bei uns in Deutschland, obwohl den Mongolen ihre Religion verbietet, Vögel zu schiessen. Im allgemeinen liessen sie uns nicht näher als 180—200 Schritt herankommen.

. Steppenhühner (syrrhaptes paradoxus) trafen wir oft in Flügen von mehreren hundert Exemplaren an. Sie sind grösser als die wilde Taube, die wir auch öfters schossen, haben vorherrschend sandbraune Farbe, auffallend lange spitze Mittelschwanzfedern und befiederte Ständer. Sie sind verhältnismässig leicht zu schiessen, nur gingen uns leider zu früh die feineren Schrote aus.

All' dieses Federvieh war uns eine angenehme Abwechselung gegenüber dem ewigen Hammel, von dem wir uns fast ausschliesslich nährten, da die Konserven nur für einige Tage reichten und die Mongolen Kälber um keinen Preis verkaufen wollten Die Mongolen züchten nicht die bei uns üblichen Schafrassen, sondern ein Fettschwanzschaf.

Weniger Glück als mit der Jagd auf Vögel hatten wir mit der auf Antilopen. Die von den Mongolen dser oder kurüss genannte Antilope (antilope gutturosa) hat die Grösse unseres Rehs, gelbbraune Decke und weissen Spiegel. Die Antilopenjagd will gelernt sein; in offenem Gelände kommt man nicht näher als 4—500 Schritt heran. Die mit unserem Militär-Vollmantelgeschoss krank geschossenen Tiere haben wir nie bekommen, da wir den Ponies eine kilometerweite Verfolgung im Galopp nicht zumuten konnten.

Am 23. September erreichten wir bei hellem Mondschein den auf den meisten Karten eingetragenen Irensee, ein Salzbecken, das damals fast gar kein Wasser hatte. Die ganze Fläche des Sees war mit einer weissen Schicht Salz überzogen, das von den Mongolen in kegelförmige Haufen aufgeschichtet und durch Karawanen nach China befördert wird. Hauptsächlich waren es Ochsenkarawanen, die diesen Artikel transportierten. Wir trafen mehrfach lange Züge von 100 und mehr zweirädrigen, mit Ochsen bespannten Karren.

Es macht einen geradezu einschläfernden Eindruck, wenn man solch eine endlose Kolonne im allerlangsamsten Tempo einen Wagen nach dem andern, begleitet von dem eintönigen, dumpfen Geläut der Ochsenglocken im Halbdunkel durch die Steppe ziehen sieht, ein Bild, das die unendliche Melancholie und Monotonie jener Gegend so recht zum Ausdruck bringt.

Nachdem wir schon am 21. in der Nähe des Brunnens Boroldschi die Telegraphenlinie erreicht hatten, kamen wir am 26. nach Ude, einer der drei Stationen der Linie Kalgan — Urga. Hinter einem aus mächtigen Felsblöcken bestehenden, aus der Ebene sich erhebenden Hügel lag versteckt ein kleines, von drei chinesischen Telegraphisten bewohntes Holzhaus. Die Leute sprachen englisch und machten im Verhältnis zu den mongolischen Naturkindern einen geradezu gebildeten Eindruck.

Eine Woche später erreichten wir Ssuerin, die dritte Station der Linie, den in jeder Beziehung bemerkenswertesten Punkt während unserer Reise durch die Gobi. Schon den ganzen Tag über hatten wir das Massiv des von zwei grossen Felspartieen gekrönten Berges vor uns liegen sehen, der die bei weitem grösste Erhebung an der Karawanenstrasse bildet. Langsam klommen wir in der Abenddämmerung den felsigen Weg hinan, als wir plötzlich zur Linken eine Tempelanlage vor uns auftauchen sahen, wie wir sie in diesem Umfange mitten in der Steppe nie erwartet hätten.

Auf dem westlichen Abhang der Bogdo ola (des heiligen Berges) liegt das grosse Kloster Ssuerin, das viele Hunderte der kahlgeschorenen Lamas in allen Lebensaltern vom kleinen 8jährigen Jungen bis zum Greise beherbergt. Ihre Tracht ist das ursprünglich gelbe, schmutzige Gewand und eine hohe, aus demselben Stoff bestehende Kopfbedeckung, die in der Form lebhaft an die hohen Kammhelme der alten Hellenen erinnert und nur bei gewissen Teilen des Gottesdienstes aufgesetzt wird. Durch unseren Eintritt in einen der drei Haupttempel liessen sich die Lamas in ihren Übungen nicht stören. Mit Trommeln, Pauken und anderen Instrumenten vollführten sie eine summende betäubende Musik, die sie mit in dumpfen tiefen Tönen hergemurmelten Gebeten begleiteten.

Im Innern der drei Haupttempel stützen hölzerne, mit glänzendem Metall beschlagene Säulen die Decke, von deren Mitte, aus grossen kreisrunden, mit seidenen Lappen behangenen Reifen gebildet, eine Art Schirm herunterhängt, der wieder durch lange guirlandenartige Seidenshawls mit den Säulen verbunden ist. An der hinteren Wand sind zahlreiche Schränke mit Darstellungen der Höllenstrafen und anderen, dem Laien leider unverständlichen Bildern. Am Boden liegen auf langen niedrigen Holzbänken gelbe Polster, auf denen beim Gottesdienst die Lamas sitzen.

Nachdem wir den Vormittag der Besichtigung der Tempelanlagen gewidmet hatten, verliessen wir am Mittag des 4. Oktober Ssuerin, um den Marsch nach Urga, unserem vorläufigen Reiseziel, fortzusetzen, von dem uns nur noch einige hundert Kilometer trennten.

Während der letzten Märsche vor Urga vermehrte sich die Fauna um zwei unterirdische Gesellen, welche an einzelnen Stellen den Boden völlig unterminiert hatten. Der eine derselben ist der in der Grösse zwischen der Ratte und dem Kaninchen stehende Pfeifhase (lagomys ogotona). Seine Anwesenheit verraten schon von weitem die grossen Haufen von Heu, die er vor seinem Bau als Vorrat für den Winter ansammelt. Der andere Höhlenbewohner ist eine Art Murmeltier (arctomys bobac Pallas), von den Mongolen tarbagá genannt. Es ist nicht leicht, dieses Tieres habhaft zu werden, weil es sich stets unmittelbar am Bau sonnt, und wenn es nicht im Feuer bleibt, findet es immer noch Zeit, in der Einfahrt zu verschwinden. Mit Ausräuchern haben wir kein Glück gehabt. Die Mongolen sagen, dass der Tarbagá lieber im Rauch eingeht, als dass er aus dem Bau kommt.

Raubvögel in allen Grössen sahen wir täglich, besonders Bussarde und Falken, ferner zahllose Raben, die eine ganz auffallende Grösse erreichen; ich habe einen von 145 cm Flügelspannung geschossen. Einen Teil ihrer Nahrung finden diese Vögel und die zahlreiche Hunde in den Kadavern gefallener Tiere und den Leichen der Mongolen. Die Toten werden nicht begraben oder verbrannt, sondern den Tieren in der Steppe ausgesetzt; ein Verfahren, das sehr schnell zum Ziele führt.

Noch zwei Vertreter der Tierwelt muss ich erwähnen. Einmal sah ich einen Fuchs und mehrfach Hasen; diese

letzteren immer dort, wo das in hohen Büscheln wachsende lasiagrostis splendens vorkommt, welches ihnen ein Versteck gegen ihre Verfolger gewährt. Diese Pflanze ist ein hartes blaugraues Gras, das von den Mongolen derėssu, oft auch kuku derėssu = blaues Gras genannt wird. Nach ihm haben viele Plätze ihren Namen, wie denn überhaupt die Ortsbezeichnungen bei der Einförmigkeit der Gegend häufig wiederkehren. Da es Ortschaften nicht giebt, gelten die Bezeichnungen stets einem Berg, einem Brunnen oder sonst einem markanten Platz: zagán tologoi = weisser Kopf, weisse Höhe, úlan chútuk = roter Brunnen, ssei ússu = gutes Wasser sind Namen, die sich oft wiederholen.

Am 8. Oktober erreichten wir abends ein armseliges halbzerfallenes Kloster, das fünfte auf unserem Marsch. Sie bildeten die einzigen Gebäude auf dem ganzen Wege.

Wir befanden uns hier schon in wasserreichem Quellgebiet; überall sah man kleine Rinnsale den Thälern zustreben, in denen zahlreiche Jurten und das wieder häufigere Vorkommen von Rindviehherden bewiesen, dass das harte dürre Gras der Kies- oder Geröllsteppe wieder saftigeren Gräsern Platz gemacht habe.

Unsere Märsche waren bis jetzt meistens so verlaufen, dass wir der Kamelkarawane, die von morgens bis abends in gleichem Schritt ohne Aufenthalt vorwärts marschierte, einige Kilometer voraustrabten, absassen, die Pferde fesselten und grasen liessen, bis uns die Kamele wieder eingeholt hatten; dann wurde wieder ein Stück geführt, dann wieder aufgesessen und unter häufigen Abstechern nach der Seite zu Jagd- oder anderen Zwecken wieder vorgetrabt.

Heute am 9. Oktober trennte uns nur noch ein Tagemarsch von Urga; der Weg war leicht kenntlich und nicht zu verfehlen, und so eilten wir bergauf, bergab der Karawane voraus in flottem Trabe unserem Ziele entgegen, aber bald mussten wir unser Tempo mässigen, denn es wehte uns ein eisiger Wind entgegen, der, zuerst mit nur wenig Schnee vermischt, sich allmählich zu einem scheusslichen Schnee- und Hagelsturm entwickelte, dem die Ponies am liebsten mit eingekniffenem Schwanze den Rücken gedreht hätten.

Bald erkannten wir auf den uns links begleitenden Höhen herbstlich gefärbten Wald —, seit unserer Ausfahrt nach China der erste richtige nordische Wald; das Schneetreiben verdichtete sich so, dass wir Maimatschen, die vor Urga liegende chinesische Kaufmannstadt, erst erkannten, als wir uns den Häusern schon auf kurze Entfernung genähert hatten.

Während der letzten Kilometer führte uns der Weg mehrfach durch oder über den Fluss Tolo, in dessen von Ost nach West gerichtetem Thale die Stadt liegt. Durchnässt, frierend, schimpfend und dabei doch vergnügt ritten wir in Maimatschen ein.



Ein Lama aus Kloster Ssuerin.

Erst einige Kilometer westlich dieses Ortes kommt man nach dem eigentlichen Urga, das sich aus einem weltlichen und einem geistlichen, nur aus Tempeln und Priesterwohnungen bestehenden, Teil zusammensetzt.

Urga oder, wie es die Mongolen nennen, Da-churin hat mit einer Stadt wenig Ähnlichkeit; ausser einigen im Stil des russischen Bauernhauses errichteten Gebäuden russischer Kaufleute sieht man nichts als eine Menge meist regellos durcheinander gewürfelter 2–3 m hoher Holzpallisadenvierecke, innerhalb deren die Jurten der Mongolen stehen, dazwischen erheben sich einige geräumige Jamen höherer Würdenträger. Einen dieser Gebäudekomplexe, der augenscheinlich den Zweck hatte, Durchreisenden von Stand als Quartier zu dienen, überwies uns der alte ehrwürdige Amban, der oberste Beamte von Urga, für die Zeit unserer Anwesenheit. Auf dem anderen Ufer der hier in mehreren Armen in ihrem steinigen Bett schnell dahinfliessenden Tola liegt die Wohnung des Bogdo-Gegen oder Kutuchta, des lebenden Gottes der Mongolen.

Urga ist in religiöser Beziehung nächst Lhasa eins der wichtigsten Zentren des lamaistischen Buddhismus, es ist das Rom der östlichen Mongolei.

Der Gegen bewohnt ein Haus, das ein getreues Abbild des russischen Konsulatsgebäudes in Urga ist, wie er es überhaupt liebt, sich mit Erzeugnissen europäischer Kultur zu umgeben; so hat er einen Wagen mit grossen Pferden von einem der dort stationierten russischen Offiziere gekauft, die sogar behaupteten, Kutuchta besitze ein Automobil.

Will man seine Wohnung betreten, so kauft man sich ein Billet in Gestalt eines silbernen Tellers, den man aber nicht behält, sondern dem Bogdogegen weiht: je teurer der Teller, um so weiter darf man vordringen, für den höchstbezahlten ist es gestattet, den lebenden Gott von Angesicht zu Angesicht zu schauen, aber erst, nachdem man 24 Stunden vor seinem Hause gestanden hat. Es ist das eine der Einnahmequellen des viel Geld verbrauchenden geistlichen Oberhauptes der Mongolen. — Stirbt der Bogdogegen, so finden ihn die Lamas in einem kleinen Kinde wieder. Es gilt als sicheres Zeichen, dass der lebendige Gott wirklich in dem Kinde wieder auferstanden ist, wenn dasselbe nach Gegenständen greift, die der Verstorbene im Gebrauch gehabt hat. Der Kutuchta in Urga wird nicht alt; um zu verhindern, dass sein Einfluss und seine Selbständigkeit zu gross werden, wird er nach Peking berufen, wo er krank wird und stirbt. So berichtete uns Oberstleutnant Domelunxen, der liebenswürdige Kommandant des russischen Postens in Urga.

Im übrigen begünstigt die chinesische Regierung den Lamaismus der Mongolen in jeder Weise, da er einen hohen Prozentsatz der männlichen Bevölkerung zu Priestern macht und dadurch die kriegerischen Instinkte und die Intelligenz des Volkes niederhält.

Neben dem Hause des Bogdogegen befindet sich die Gebäudeanlage, welche seinem Bruder, einem Elefanten, als Behausung dient; derselbe macht alljährlich den grossen Umzug mit, welcher gelegentlich des Maidarfestes mit vielem Gepränge stattfindet.

Im Osten der Stadt flattert eine Fahne mit chinesischen Schriftzeichen über der sogenannten Festung, welche wie alle chinesischen Militärlager mit einer Lehmmauer umgeben ist und der kleinen chinesischen Garnison als Unterkunft dient.

Noch eine Strecke weiter nach Osten und wir stehen vor dem stattlichen russischen Konsulatsgebäude. An dasselbe schliessen sich die im Bau befindlichen Holzhäuser der russischen Garnison an, deren Offiziere und Mannschaften zur Zeit unserer Anwesenheit in mongolischen Jurten kampierten. Das ganze ist von einem Wall und Graben mit Drahthindernissen umgeben.

Wir machten mit dem berittenen russischen Jagdkommando einen zweitägigen Jagdausflug. Als wir in der Nacht des 16. Oktober zurückkehrten, pfiff ein eisiger Wind durch die schon seit mehreren Tagen mit Schnee bedeckten Thäler. Zu Hause angekommen, hing ich unser Minimalthermometer heraus, von dem ich am nächsten Morgen — 21° C. ablas. Als Gegenstück möchte ich erwähnen, dass ich nur 6½ Wochen vorher am 1. September in Peking nachts unzugedeckt im dünnen Schlafanzug auf meinem Feldbett im Freien geschlafen hatte, da es im Hause unerträglich heiss war. Auch die Temperaturschwankungen innerhalb 24 Stunden waren während unserer Reise sehr grosse, so hatten wir z. B. am 30. Septembernachts — 4° C., während das Quecksilber mittags + 25° C., wenige Tage vorher sogar noch + 36° C. zeigte.

Zu unseren Ausflügen von Urga aus benutzten wir meistens nicht unsere eigenen Tiere, welche die dortigen Ruhetage wohl verdient hatten.

Wir hatten vom 12. September bis 9. Oktober mit Ausnahme eines einzigen Ruhetages täglich Märsche von 24—67 km gemacht, je nachdem, wo wir einen Brunnen fanden. Die durchschnittliche Tagesleistung betrug 42 km. Dazu kamen zahlreiche Abstecher, einmal hinter irgend einem Wilde her, dann wieder, um abseits gelegene Jurten zu besuchen, 10 km ist für diese Umwege nicht zu hoch gegriffen, und das unter einem Gewicht von über 200 Pfund — den angezogenen Reiter zu mindestens 150 Pfund, den schweren Sattel zu 30 Pfund gerechnet, dazu Karabiner, Patronen, Pelzlitewka, Packtaschen etc. — Das Futter bestand hauptsächlich aus dem Steppengras, erst in der letzten Zeit, oder an solchen Stellen, wo der Graswuchs zwischen dem Kies und Geröll gar zu spärlich wurde, hatten unsere Tiere den Kauliang besser gefressen. Nachts wurden sie entweder nach mongolischer Manier an drei Beinen gefesselt, oder an einen Piketpfahl gebunden.

Nachdem wir eine Reihe angenehmer Tage in Urga verbracht hatten, verabschiedeten wir uns von den gastfreundlichen russischen Kameraden und den Beamten des russischen Konsulats, um unseren Weg nach Kiachta fortzusetzen.

Wir marschierten von nun an etwa zwei Wochen getrennt, während welcher Zeit, einer meiner beiden Kameraden und ich uns in die endlosen Wälder des Gebirgslandes zwischen Urga und der sibirischen Grenze begaben, um dort in der Wildnis auf der Jagd und von der Jagd zu leben.

Handelsverkehr mit Korea.

Immer mehr und mehr tritt die Bedeutung Koreas sowohl in strategischer wie auch in handelspolitischer Hinsicht in den Vordergrund, seitdem der „Englisch-Japanische Zweibund" nicht untätig gewesen zu sein scheint, Japans schon so bedeutende merkantile Stellung an jenem Bande zu befestigen. Die Stimmen der russischen Presse mehren sich, welche von der Regierung fordern, dass sie den Nachbaren der gelben Rasse in dem hoffnungsreichen Insellande ein energisches Halt bei ihren Fortschritten in Korea, dem asiatischen Italien, zurufe.

Schon im Anfang dieses Jahres, kurze Zeit nach dem Bekanntwerden des Englisch-Japanischen Vertrages, schrieb ein Blatt, das für gewöhnlich gut unterrichtet gilt, die „Birshewija Wedomosti",: „Russland kann die Koreanische Halbinsel ungefähr aus denselben Gründen nicht an Japan abgeben, aus denen es nicht im stande ist, Deutschland das baltische Gebiet oder das Gouvernement Kowno abzutreten. Russlands Stellung im „Fernen Osten" wäre an dem Tage erschüttert, wo sich die Japaner an der Küste zwischen Wladiwostok und Port-Arthur festsetzten. Das ist jedem klar, der mit der Karte Ostasiens bekannt ist. Diese einfache, für Alle augenscheinliche Wahrheit, wird nicht einmal in England bestritten, wo man mit russisch-japanischen Komplikationen wegen Korea weitausschauende Pläne verbindet. Was die Ansprüche Japans auf Korea anlangt, so laufen sie wesentlich darauf hinaus, dass das „Land der aufgehenden Sonne", welches an Bevölkerungsüberfluss leidet, der Entwickelung seiner Industrie und der Absatzmärkte bedarf und aus diesem Grunde die Freiheit der Koreanischen Häfen braucht, die nur wenige Stunden Weges von seinen grossen Centren entfernt sind."

In unserem nervösen Zeitalter hat nun die Nachricht, welche das „Koreanische Blatt" — denn auch in Korea ist das „Press-Gewerbe" eingedrungen — „Jorsero-Ssibo" meldete, weitere Kreise Russlands in grosse Erregung versetzt, dass zwischen den Gesandten Englands und Japans in dem Rate des japanischen Hofministeriums eine Vereinbarung getroffen ist, welche den russischen Handel so gut wie ausschliesst.

Bei dieser Gelegenheit giebt die „Torgowo-Pramnjschlennaja Gaseta" eine anscheinend auf sehr sorgfältiger Orientierung beruhende Schilderung der Handelsverhältnisse im Innern Koreas und gleichzeitig einen Überblick über die Bedeutung des Landes für die Einfuhr. —

Hiernach ist es eine charakteristische Eigentümlichkeit des Koreanischen Binnen-Handels, dass alle Handelsabschlüsse ausschliesslich auf den Märkten, Bazaren, vor sich gehen. Diese Bazare werden aber nur an für jeden Monat und für jeden Handelsplatz bestimmten Tagen geöffnet. Ja oft werden sogar die Markttage für die verschiedenen Arten von Waren festgesetzt. Läden und Magazine sind so gut wie gar nicht vorhanden, und kann man daher eigentlich nur an Markttagen das Erforderliche kaufen und verkaufen. Daher beleben sich an solchen Tagen nicht nur Städte, sondern oft auch Dörfer, durch die von allen Seiten hinzuströmenden Käufer und Verkäufer. Da in engster Gemeinschaft auf solchen Bazaren Gegenstände des höchsten Koreanischen Luxus mit denen des alltäglichen Gebrauches zusammen ausliegen, so erhalten diese Koreanischen Bazare viel Ähnlichkeit mit den „Tolkutschkis" in Moskau (Trödelmärkte).

Die meisten der auf den Koreanischen Märkten umgesetzten Waren sind Japanischen Ursprungs, da eine Koreanische Hand- oder Fabrikindustrie kaum vorhanden ist. Diese Waren sind zum Teil in Korea selbst von dorthin in letzter Zeit eingewanderten Japanern angefertigt.

Was nun die Ein- und Ausfuhr von Waren aus und nach den mit Korea grenzenden Staaten, Japan, China und Russland

anlangt, so hat Japan hieran den Löwenanteil, gegen dessen Höhe sogar China sehr nachsteht, während Russlands Handel fast verschwindet.

Zum Beweis hierfür diene die Handelsstatistik des Jahres 1900. In diesem Jahre betrug in Rubeln die Einfuhr aus Japan 8,241,296, aus China 2,581,404 aus Russland 117,460; die Ausfuhr nach Japan 17,232,416, nach China 1,968,650 und nach Russland 238,801. Die geringen Zahlen für den Handelsverkehr mit Russland sind zum Teil auch dadurch zu erklären, dass sie sich nur auf die asiatischen Besitzungen dieses Staates beziehen, in denen — im Küstengebiet — hier eine sehr geringe industrielle und eine nicht einmal den Bedürfnissen des eigenen Landes genügende landwirtschaftliche Thätigkeit herrscht. Gegenstände der Ausfuhr sind Goldsand, Reis, Weizen, Rindvieh, Häute u. s. w. Eingeführt werden Fabrikate und Manufakturwaren.

Was nun die einzelnen Gegenstände der Einfuhr anbetrifft, so steht dem Werte nach oben an die Einfuhr von Litzen, namentlich von weissen, da die Koreaner sich meist in dieser Farbe kleiden; buntfarbig kleidet man nur die Kinder. Baumwollener Flanell wird zur Anfertigung von Kleidern für die im Lande lebenden Fremden benutzt. Watte wird für die Winterkleider der Koreaner in grosser Menge gekauft. Weizenmehl wird viel verlangt, der Gebrauch des Petroleums wächst von Jahr zu Jahr. Messer, Spiegel, Rauchutensilien aller Art, finden leichten Absatz, die letzteren, weil die Koreaner leidenschaftliche Raucher sind; sogar die Kinder rauchen. Heilmittel aller Art haben in Korea hohen Wert, da das Land keine Ärzte hat. Dass Zucker, geistige Getränke, Tabak grossen Absatz finden, sei zum Schluss erwähnt.

v. Z.

Münchner Orientalische Gesellschaft.

Gruppe für Kunst und Kunstgewerbe des Orients.

I. Abend.

Samstag den 15. Februar.

Kunstkeramiker J. J. Scharvogel - München: „Japanlitteratur".

Herr Kunstkeramiker Scharvogel referiert über die namhaftesten Werke, die über japanische Kultur, Geschichte und Kunstbethätigung in englischer, französischer und deutscher Sprache erschienen sind, indem er die Mehrzahl derselben gleichzeitig zur Vorlage bringt, und giebt Mittel und Wege zum Studium dieser von deutscher Seite noch wenig bearbeiteten Gebiete. Wir nennen folgende wertvollere Publikationen: Alcock, „Art and art industries in Japan" (London 1878); Anderson, „She pictorial arts of Japan (London 1886); Andsley, „Ornamental arts of Japan" (London 1882/84); derselbe, „Des eriptive catalogue of art works in Japanese lacquer" (London 1875); Bing, „Le Japon artistique" (Paris 1890); Bowes, „Japanese pottery" (Liverpool 1890); Dresser, „Japan, its architecture, art and art manufactures" (London 1882); Goncourt, „Objets d'art Japonais et Chinois" (Paris 1897); derselbe, „Hokusai" (Paris 1896) und „Outamaro" (Paris 1891); Gonse, „l'art Japonais" (Paris 1883); „Histoire de l'art du Japan" ouvrage publié par la commission impériale du Japon à l'exposition universelle de Paris (Paris 1900); Sythoff, „Collection d'estampes Japonaises" (Leyde 1898); Tomkinson, „A Japanese collection" (London 1898); „Catalogue de la collection de porcelaines anciennes de la Chine et du Japon appartenant à de Muralt" (Genève 1901); Bing, „Japanischer Formenschatz" (Leipzig 1888/91); Brinkmann, „Kunst und Kunstgewerbe in Japan" (Hamburg 1883); Kumsch, „Japanalbum" (Leipzig 1885); derselbe, „Bayern und Asien im XVI., XVII. und XVIII. Jahrhundert" (Leipzig 1895); Mitzugora, „Japanische Tuschzeichnungen" (Berlin 1885); Münsterburg, „Japanische Kunst und japanisches Land" (Leipzig 1896); Seidlitz, „Geschichte des japanischen Farbenholzschnittes" (Dresden 1897); Exner, „Japanische Skizzen von Land und Leuten" (Leipzig 1891); Rein, „Japan nach Reisen und Studien" (Leipzig 1881/86); Siebold, „Nippon" (Würzburg 1896); Hirth, „Ueber ein japanisches Gemälde in Seide" (1897); Koenigsmarck, „Japan und die Japaner" (Berlin 1900); Brandt, „Ostasiatische Fragen" (Berlin 1897) und „Aus dem Lande des Zopfes" (Leipzig 1898).

II. Abend.

Samstag den 15. März.

Herr J. J. Scharvogel: „Altjapanische Malerei und Farbenholzschnittkunst." Mit Vorführung einer ausgewählten Sammlung von Farbenholzschnitten, Malereien, Originalskizzenbüchern japanischer Maler, sowie japanischer Reproduktionen von Gemälden und Skulpturen.

Es sind ausgestellt Werke von Shunsho, Josei, Utamaro, Harunobu, Hokusai, Tajokuni, Kunisada u. a. m. Ferner die zwei hervorragendsten japanischen Kunstzeitschriften Tajimé: „Selected relics of Japanese art" und Kok-kwa („die Blüten des Reiches", seit 1889 in Tokio erscheinend). Die Gegenstände sind zur Veranschaulichung des Themas teils von der Berliner Kunsthandlung von Wagner, teils von privaten Sammlern freundlichst zur Verfügung gestellt. Herr Kunstkeramiker Scharvogel giebt eine Darstellung der historischen Entwickelung des altjapanischen Farbenholzschnittes und legt die Art der Herstellung, sowie ihren künstlerischen Wert dar. Vierzehn Tage später wird die genannte Sammlung zur öffentlichen Ausstellung gebracht und von einem grösseren Publikum von Künstlern, Gelehrten und sonstigen Interessenten in Augenschein genommen. Seine Königliche Hoheit Prinz Ludwig von Bayern erweist der Ausstellung die Ehre seine Besuches. Das Königliche Kupferstichkabinett erwirbt infolge der geschehenen Anregung eine Reihe wertvoller Holzschnitte, ebenso das prächtige in Japan erschienene schon genannte Werk von Tajiné: „Selected relics of Japanese art" (Kioto 1899—1902).

III. Abend.

Samstag den 10. Mai.

Kunstmaler Fritz Hauck, München: „Ausstellung von japanischem Haus- und Handgerät".

Herr Kunstmaler Fritz Hauck erörtert zunächst die Bauart des japanischen Hauses, das sich aus nicht viel anderem zusammensetzt als einem hölzernen Rahmenwerk, das bei Tage mit Papier überklebte Schiebethüren, bei Nacht starke hölzerne Läden abschliessen. Eine Anzahl Holzsäulen tragen ein flaches mit Schindel oder Stroh gedecktes Dach, und eine breite Veranda umzieht das gesamte Gebäude. Die Wände der einzelnen Zimmer werden aus einer Reihe oben und unten in Scharnieren laufender leicht aushebbarer Rollthüren, meist gleicher Grösse (6 Fuss hoch, 3 Fuss breit) gebildet, deren Papierflächen mit lebhaften Wandmalereien geschmückt sind. Nach Belieben vermag man also im Inneren einen einzigen grossen Raum oder mehrere kleine behagliche Abteilungen zu schaffen. Nach dem Garten oder nach der Strasse zu, im Sommer oft auf beiden Seiten, entfernt man ohne Skrupel solche leichten Wände, so dass vom Hause wenig mehr als ein Holzstabgerippe übrig bleibt. Die Einrichtung der Wohnung ist denkbar primitiv. Möbel aller Formen und Grössen sind ihnen unbekannt. Die einzige Ausstattung geben ein paar flache Sitzkissen, ein Becken mit Holzkohlen gefüllt, das zur Erwärmung und zum Anzünden der kleinen japanischen Pfeifen dient, ein paar viereckige 10 cm hohe Lacktischchen, welche Theekänchen, winzige Tässchen, Wein- und Essschälchen, die bekannten dünnen Essstäbchen und andere zierliche Sächelchen tragen. Den Boden bedecken weiche saubere Binsenmatten, die phantastische Muster und Zeichnungen im Gewebe führen. Nach der Anzahl dieser stets gleich grossen Matten wird auch bei Kauf und Miete die Grösse des japanischen Hauses berechnet. Rollbilder, sogenannte „Kakemonos", mit Zeichnungen harmonischer Farbenwahl, welche Blumenstücke, Landschaften, Stoffe der Sage, mystische Göttergestalten darstellen, ferner Schaustücke wie Räuchergefässe, Vasen mit Blütenzweigen vollenden die Ausschmückung des Wohnraumes. Keine bestimmte Empfangsräume giebt es, ebensowenig Schlafkabinetts. In irgend einer Nische wird ein geschweiftes Holzklötzchen, die „makura", aufgestellt; auf der ihr übergebundenen, aus Stoff oder weichem Papier gefertigten Rolle ruht der Kopf, und auf der Binsenmatte streckt sich der Körper. Kaum ein Gegenstand des japanischen Haus- und Handgeräts, jedes Stück vom Vortragenden gelegentlich längerer Anwesenheit im Lande zusammengebracht, fehlt unter dem Ausgestellten, um Sitte und Gewohnheit im Inneren des japanischen Hauses zu veranschaulichen. Bronze-, Metall- und Lackarbeiten, durch Gold, Silber, Elfenbein oder Perlmutter inkrustiert, liefern einen Begriff von der Meisterschaft des Japaners in der Kleinkunst,

erörtern den japanischen Schönheitsbegriff, der stets in Linie und Farbe eine ausgeprägte Harmonie verlangt, immer Wohlgefallen der Sinne durch unerschöpfliches Getändel, selten aber geistige starke Anregung und Erhebung erreicht.

IV. Abend.

Samstag den 24. Mai.

„Chinesisch-japanische Maltechnik" (mit Demonstrationen durch Kunstmaler Dr. H. Sasaki aus Satsuma).

Herr Dr. Jemajutzi giebt in deutscher Sprache zunächst eine mit Dr. Nakamura entworfene Schilderung des Entwickelungsganges der japanischen Maltechnik und ihrer chinesischer Vorläufer. Hierauf führt Herr Dr. Sasaki die in seiner Heimat geübte Malweise vor, indem er eine Reihe Skizzen landschaftlichen und dekorativen Charakters vor den Augen der Anwesenden fertigt. Die Schnelligkeit und Sicherheit der Pinselführung, die Originalität der Disposition bei Anlage der Zeichnung und bei Ausarbeitung der Einzelheiten wirken überraschend und geben ein Zeugnis von der hohen Technik, die sich, namentlich im südlichen Japan, seit Jahrhunderten bildete und vervollkommnete. —

Dr. Schupp dankt im Namen des Vorstandes dem Obmann der Gruppe, Herrn Scharvogel für das geschickte Arrangement und die Reichhaltigkeit der diesjährigen Japanabende. Für das kommende Jahr ist eine ähnliche Verdeutlichung der persischen Kunst und der dortigen Kunstanschauung und Kunstübung in Aussicht genommen. Dr. Hugo Grothe.

Eine Gesellschaftsreise nach Ostasien.

Seit dem vor wenigen Monaten erfolgten Rücktritte Doumers von seinem Posten als Generalgouverneur von Indochina hat sich über seine Verwaltungsthätigkeit in der aufblühenden französischen Kolonie unter seinen Landsleuten ein erregter Disput entwickelt; die einen preisen seine Erfolge und den durch ihn herbeigeführten Zustand Indochinas als etwas in der Kolonialpolitik aller Zeiten Nichtdagewesenes, die anderen — in der Hauptsache politische Gegner Doumers — wollen die Beweise seines Verwaltungstalentes als solche nicht gelten lassen und behaupten, die „Blüte" Indochinas habe etwas Treibhausartiges, — es fehle der gesunde, entwickelungsfähige Kern. In Wahrheit jedoch scheinen die Franzosen in ihrer fernen ostasiatischen Kolonie während des letzten Jahrzehntes ganz Ausserordentliches geleistet zu haben, und dass auch Doumer die Kritik seiner kolonialen Wirksamkeit nicht glaubt scheuen zu müssen, beweist zum mindesten der Umstand, dass er selbst noch kurz vor seinem Abgange in Indochina das Projekt einer kolonialen Ausstellung in Hanoï, der Hauptstadt Tonkings, in Anregung gebracht und die organisatorischen Vorarbeiten hierzu in die Wege geleitet hat. Die Ausstellung ist nun soweit fertiggestellt, dass man im November d. J. zu ihrer Eröffnung schreiten kann.

Das Interesse für diese Ausstellung ist begreiflicherweise in Frankreich ein ausserordentlich grosses, soll doch hier den Zweiflern im eigenen Lande und der ganzen Welt gezeigt werden, welcher Meisterleistungen die französische Kolonialpolitik fähig ist.

Das „Comité de l'Asie française", dessen den Zielen unserer deutsch-asiatischen Gesellschaft in französischen Landen entsprechenden Wirkens zu wiederholten Malen in dieser Zeitschrift mit höchster Anerkennung gedacht werden konnte, will das Ereignis in Indochina durch eine ganz besondere Veranstaltung feiern und organisiert daher eine Gesellschaftsreise nach Indochina. Zur Teilnahme an dieser Reise ladet sie jedoch nicht nur ihre Landsleute ein, sondern der Stolz und die Freude an der Musterkolonie in Ostasien lässt sie auch Nichtfranzosen zur Teilnahme auffordern. An die Redaktion dieser Zeitschrift erging seitens des Komitees das liebenswürdige Ersuchen, unter den Mitgliedern der deutsch-asiatischen Gesellschaft und den Lesern unserer Zeitschrift für das Unternehmen Interesse zu wecken und Teilnehmer zu werben, und hauptsächlich unter dem Gesichtspunkte, dass es für den Einen oder Anderen unserer Kolonialfreunde sicherlich ebenso interessant wie erspriesslich wäre, unter kundiger Leitung in fremden und gutverwalteten Kolonien ein wenig Umschau zu halten, kommen wir der Aufforderung des „Comité de l'Asie française" gern nach, und glauben wir sein Unternehmen nicht besser empfehlen zu können, als dadurch, dass wir unseren Lesern die äusserst günstigen Bedingungen und die hervorragend interessante Route der Gesellschaftsreise im einzelnen bekannt geben.

Die Abreise (von Marseille) auf einem vom Komitee eigens für diese Reise gecharterten und aufs komfortabelste eingerichteten Dampfer findet im Oktober d. J. statt; der genaue Zeitpunkt wird den Teilnehmern bekannt gegeben werden, sobald das Datum der Eröffnung der Ausstellung in Hanoï definitiv festgestellt ist. Die Dauer der Reise ist auf 5 Monate und 20 Tage bemessen, und die Rückkehr wird gegen Ende Januar nächsten Jahres stattfinden. An folgenden Punkten wird längerer oder kürzerer Aufenthalt, teilweise verbunden mit Ausflügen, genommen: In Port Saïd, Suez, Dschibuti, Aden, auf Ceylon, in Singapore, Haïphong, Hanoï, Saïgon, Bangkok und in Ägypten. Auf der Hinreise ist für Dschibuti ein Aufenthalt von $1\frac{1}{2}$ Tagen mit einer Fahrt auf der Harrar-Eisenbahn in Aussicht genommen, dem Besuche von Colombo auf Ceylon sind gleichfalls $1\frac{1}{2}$ Tage, Singapore 24 Std. gewidmet. In Haïphong, dem Haupthafen von Tongking, bleibt das Schiff 11 Tage liegen, und während dieser Zeit soll die Ausstellung in Hanoï besucht und anschliessend eine Fahrt auf der Eisenbahn nach Langson bis an die chinesische Grenze unternommen werden. Von Saïgon, der Hauptstadt Französisch-Hinterindiens, aus soll eine zwölftägige Fahrt auf dem Mekong nach Pnom-Penh, der Hauptstadt Kambodschas, und den Ruinen von Angkor veranstaltet werden. In Bangkok bleibt man einen Tag lang und in Singapore kann in 11 Std. das bei der Besichtigung auf der Hinreise Versäumte nachgeholt werden. Ausserordentlich interessant wird sich ein 4tägiger Aufenthalt auf der Insel Ceylon (Colombo) gestalten; dort sollen die sehenswertesten Punkte der Insel besichtigt werden. Nach einem kurzen Verweilen in Aden wird noch einmal in Suez Halt und von hier aus ein viertägiger Abstecher nach Ägypten zum Besuche von Cairo, den Pyramiden und dem Museum von Gizeh gemacht. Wie der Ausgangspunkt ist das Endziel der Gesellschaftsreise Marseille, und für die Eisenbahnfahrt auf französischem Boden gewähren die verschiedenen Eisenbahngesellschaften den Teilnehmern an der Orientreise gegen Vorzeigung ihrer Teilnehmerkarte allgemein eine Ermässigung der gewöhnlichen Fahrpreise auf die Hälfte.

Das Billet für die Reise von Marseille ab kostet 2600 bis 4600 Frcs. Der Unterschied in den Preisen richtet sich lediglich nach der Wahl der Schiffskabinen, die Verpflegung und was sonst gewährt wird, ist für alle Passagiere gleich. In den Fahrpreis sind alle Ausgaben auf der Reise einbegriffen mit alleiniger Ausnahme des Tischweines. Man kann sich also für etwa 2500 M. $3\frac{1}{2}$ Monate lang ohne jede weitere Ausgabe verpflegen und ausserdem in bequemer und komfortabler Weise weite und gegenwärtig im Vordergrund des Interesses stehende Teile der Erde unter sachkundiger Führung zeigen lassen.

Das liebenswürdige Anerbieten des „Comité de l'Asie française" sollte auch schon um deswillen in Deutschland nicht ganz ungen beachtet bleiben, weil diese Fahrt, an der voraussichtlich eine ganze Anzahl hervorragender politischer Persönlichkeiten des heuti Frankreich teilnehmen werden, Gelegenheit zur Pflege und Befestigung freundlicher Beziehungen zu unseren westlichen Nachbarn in reichem Maasse bieten wird. Zwei Mitglieder des „Comité de l'Asie française" werden die Expedition ex officio begleiten, und es darf vorausgesetzt werden, dass die Teilnehmer an der Veranstaltung des in Frankreich und in seinen Kolonien hochgeachteten Komitees allenthalben auf französischem Boden eine besonders freundliche und ehrenvolle Aufnahme erfahren werden.

Anfragen und Meldungen sind möglichst umgehend zu richten an das „Comité de l'Asie française" Paris, 19, rue Bonaparte, und werden auch von der Geschäftsstelle der deutsch-asiatischen Gesellschaft Berlin W. 9, Linkstr. 19, vermittelt.

Die Kohlenproduktion Britisch-Indiens.

In der Zeit, da in England für die Empire-Idee mit besonderem Eifer agitiert wird, müssen alle Thatsachen, die von der fortschreitenden wirtschaftlichen Emanzipierung der britischen Kolonien vom Mutterlande Zeugnis geben, erhöhtes Interesse erwecken. Ein typisches Beispiel solcher wirtschaftlichen Loslösung englischer Kolonialgebiete bietet die Entwickelung der Kohlenindustrie Britisch-Indiens während der letzten Jahrzehnte. Wenige Zahlen genügen zur Veranschaulichung dieser Entwickelung:

Im Jahre	Kohlen-Produktion	Einfuhr	Ausfuhr
		Tonnen	
1887	1 564 063	810 489	315
1900	6 005 428	88 236	541 445

In den einzelnen Jahren zwischen 1887 und 1900 stiegen Kohlenproduktion und -ausfuhr ebenso gleichmässig, wie die Einfuhr sank.

Die Abnahme der Kohleneinfuhr Britisch-Indiens vollzieht sich fast ausschliesslich auf Kosten des englischen Exportes, da neben England nur Japan Steinkohle in geringen Mengen nach Indien bringt. Von der japanischen Kohle drohte dem englischen Import eine nicht ungefährliche Konkurrenz, als die Nippon Yusen Kaisha ihre Bombay-Linie eröffnete, hauptsächlich zu dem Zwecke, indische Rohbaumwolle und Textilwaren nach Japan zu transportieren; Kohlen bildeten dabei den Hauptbestandteil der Rückfracht von Japan nach Britisch-Indien. Mit dem Eintritt der japanischen Schiffahrts-Gesellschaft in den „Eastern shipping ring" hörte jede ernstliche Konkurrenz der japanischen Kohle in den indischen Häfen auf, da die durch den „Ring" hervorgerufene Frachtsteigerung die Nachfrage nach japanischer Kohle in Ostasien wesentlich erhöhte, so dass der japanische Kohlenexport für den ostindischen Markt nur mehr wenig Material erübrigen konnte.

Ebenso wie die Abnahme der Kohleneinfuhr, macht sich auch die Zunahme der Kohlenausfuhr Britisch-Indiens auf Kosten und zum Schaden des englischen Kohlenexportes geltend. Mit annähernd 70pCt. der Gesamtkohlenausfuhr Indiens steht Ceylon an der Spitze der Abnehmer von indischer Steinkohle. Colombo, Ceylons Haupthandelshafen, aber ist wohlbemerkt die bedeutendste Kohlenstation Englands im östlichen Asien, und neben Britisch-Indien konkurriert dort nur noch Japan (in bescheidenem Masse) mit der englischen Einfuhr.

Nachstehende Tabelle giebt demnach ein annähernd zutreffendes Bild von der wachsenden Konkurrenz der indischen mit der englischen Steinkohle in Ceylon.

Kohleneinfuhr Ceylons:

im Jahre	Insgesamt	aus Britisch-Indien	
	Tonnen		in % der Gesamteinfuhr
1894	325 407	61 586	ca. 18 %
1900	500 000	335 346	„ 53 %

Ähnliche Konkurrenzverhältnisse bestehen zum Schaden des englischen Kohlenexportes in den übrigen Absatzgebieten für die indische Steinkohle; unter diesen sind nächst Ceylon die wichtigsten: Straits Settlements, Aden, Mauritius, die Philippinen etc.; selbst in Natal vermochte die indische Kohle mit dem englischen und dem einheimischen Produkte neuerdings in erfolgreichen Wettbewerb zu treten.

Ihre Erfolge in Indien und auf den ausländischen Kohlenmärkten verdankt die indische Steinkohle ausschliesslich ihrer Billigkeit. Der Durchschnittsheizwert der indischen Steinkohle ist um ca. 25pCt. geringer als derjenige der englischen Kohle von gleichem Durchschnittstypus; während aber in Calcutta der Preis der indischen Steinkohle in den letzten Jahren sich auf 6—8 Rupien p. t stellte, zahlte man in Bombay zur gleichen Zeit für die englische Kohle weit über 30 Rupien p. t.

Calcutta wird aus nächster Nähe, aus der Provinz Bengalen, dem Hauptproduktionsgebiete der indischen Steinkohle, wo allein 410 der 427 im Jahre 1901 in der Ausbeutung begriffenen Kohlengruben Britisch-Indiens sich befinden, mit Kohlen versorgt; in Bombay dagegen prädominiert heute noch die britische Steinkohle, da der Transport der indischen Steinkohle dorthin auf dem Landwege sich vorderhand zu teuer stellt. Überhaupt wird die Entwickelung der britisch-indischen Kohlenproduktion noch bedeutend gehemmt durch den Mangel an Eisenbahnen; von dem weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes verspricht man sich eine gewaltige Steigerung der indischen Kohlenförderung, zumal die Eisenbahnen selbst mit einem Drittel des Gesamtkohlenverbrauches Britisch-Indiens die Hauptabnehmer von indischer Steinkohle sind.

Über den Umfang der indischen Steinkohlenlager lassen sich so lange keine sicheren Schätzungen anstellen, als die Aufschliessungsarbeiten noch so wenig gefördert sind, wie dies zur Zeit der Fall ist. Aus der geologischen Formation weiter Gebiete glaubt man jedoch auf das Vorhandensein unerschöpflicher Kohlenvorräte in Britisch-Indien schliessen zu dürfen.

Ausfuhr von Fahrrädern nach Asien.

Im Orient, wo uralte Gewohnheiten und Urteile schwerer als irgendwo sonst überwunden werden, wo der Grundsatz: „time is money" erst anfängt, sich Geltung zu verschaffen, wo die Wegebauverhältnisse im Laufe von Jahrtausenden eher schlechter als besser geworden sind, ebnet sich der Boden für das flinke Fahrrad nur erst stellenweise und sehr allmählich.

Persien soll nach einem Berichte des amerikanischen Konsuls in Teheran zu den wenigen Ländern des Orients zählen, wo die Nachfrage nach Fahrrädern neuerdings lebhafter wird. Das Fahrrad, auf dem zum erstenmale in Persien vor etwa 17 Jahren ein amerikanischer „Weltumradler" durchs Land fuhr, wurde dort, wo er mit einem so vornehmen Konkurrenten, wie dem arabischen und persischen Pferde, in die Schranken zu treten hatte, lange Zeit als ein ganz unvornehmes Beförderungsmittel mit Geringschätzung betrachtet, und zwar gerade von den Wohlhabenderen, denen ihre Mittel die Anschaffung eines solchen Vehikels gestattet hätten. Erst seit fünf Jahren etwa beginnt dieses Vorurteil der Erkenntnis des Vorteils, welchen die Ersparnis bei der Benutzung des Fahrrades gegenüber derjenigen des Pferdes gewährt, sowie den gesteigerten Ansprüchen des im Aufschwung begriffenen Handels und Wandels in Persien zu weichen. Während nun zahlreiche Fahrräder auf direkte Bestellung nach Persien bereits eingeführt wurden, findet man, trotz der wachsenden Nachfrage, hier selten ein Fahrrad an öffentlichen Verkaufsstellen, und der amerikanische Konsul glaubt daher, seinen Landsleuten die Anlegung von Fahrradlagern an Ort und Stelle empfehlen zu sollen, ja, er bezeichnet den Fahrradhandel als „the open door", wodurch auch andere Warengattungen amerikanischer Herkunft siegreichen Einzug halten könnten.

Persien wendet seinem Strassenbauwesen neuerdings grössere Beachtung zu, und namentlich sind es die ausgezeichneten grossen Handelsstrassen, die, mit Hilfe ausländischen Kapitals teils neu angelegt, teils verbessert, als Vorbild wirken. Wie überall im Orient, so können auch in Persien nur Fahrräder von möglichst solider und einfacher Konstruktion, die zudem durchschnittlich billiger sein müssen als die englischen Modelle, auf ausgedehnteren Absatz rechnen.

Weit günstiger als im westlichen Orient liegen die Verhältnisse für den Absatz von Fahrrädern im „fernen Osten", in Japan. Dem neuesten Berichte des amerikanischen Generalkonsuls in Yokohama entnehmen wir darüber folgendes:

Der Fahrradimport Japans bewertete sich in den Jahren 1899—1901 auf 4 542 980 bezw. 10 421 400 und 10 804 300 M. Diese ausserordentliche Steigerung scheint im laufenden Jahre noch weiter zunehmen zu wollen, denn die Einfuhr während der ersten 5 Monate übertraf bereits die der gleichen Zeit des Vorjahres um 16 %. Fortdauer der steigenden Einfuhrbewegung für die nächste Zukunft und daran anschliessend einen stetig gleichbleibenden Importbedarf ohne die für den Fahrradhandel sonst so charakteristischen und verderblichen Schwankungen glaubt der Berichterstatter in Aussicht stellen zu dürfen; das Fahrrad finde in Japan hauptsächlich im Geschäftsverkehr Verwendung, das Radeln als Sport und zum Vergnügen habe dort noch keinen Eingang gefunden, weshalb der japanische Fahrradhandel den Launen der Mode mehr als anderswo entrückt sei.

Ins Landesinnere der japanischen Inseln ist das Fahrrad noch nicht vorgedrungen; in den Seehäfen und den grossen Städten sieht man jedoch bereits einzelne Motorfahrräder. Billig muss auch das für Japan bestimmte Fahrrad sein; es darf gemeinhin nicht viel über 100 M. kosten und kann im Werte bis auf 50 M. hinuntergehen.

Der Zoll auf Fahrräder in Höhe von 25 % ad val. ist in keinem der geltenden Tarifverträge herabgesetzt oder gebunden worden, so dass es in dem autonomen Ermessen Japans steht, den Satz zu erhöhen, wenn die Interessen einer nationalen japanischen Fahrradindustrie dies erfordern sollten. Bisher aber existiert eine solche nicht, und nur in geringer Zahl werden zur Verwendung im Heere Fahrräder in japanischen Staatswerkstätten hergestellt.

Elektrische Anlagen in Asien.

Der Munizipalrat der britischen „Konzession" in Tientsin hat die Anlage einer elektrischen Beleuchtungs-Centrale für seinen Verwaltungsbezirk öffentlich ausgeschrieben. Der äusserste Termin für die Einreichung von Bewerbungen ist auf den 30. November d. J. festgesetzt. Alle weiteren Details über den Umfang und sonstige technische Eigenschaften der geplanten Centrale fehlen in dem Ausschreiben, und es können sich daher nur solche Firmen an der Submission beteiligen, welche durch ihre Vertreter an Ort und Stelle völlig selbständige Pläne und Kostenvoranschläge aufstellen lassen.

Die grösste elektrische Einzelanlage in Ostasien ist die Centrale zu Söul, welche die elektrische Energie für eine 12 englische Meilen lange Strassenbahn mit Oberleitung und für die öffentliche und private Beleuchtung in der Stadt liefert. Diese Centrale ist von einer amerikanischen Firma — Collbran & Bostwick — mit ausschliesslich amerikanischem Material errichtet worden, und als Chef-Ingenieur waltet dort ein Japaner seines Amtes, der jedoch gleichfalls auf amerikanischem Boden seine technische Ausbildung erhalten hat. Wie hier, so werden auch jedenfalls bei dem Tientsiner Ausschreiben die Amerikaner im Vordertreffen stehen, da sie neuerdings hinter allen derartigen, von ausländischer Seite ausgehenden Aufträgen in Ostasien besonders eifrig her sind.

Grössere Aussicht, ein gutes Geschäft zu machen, bietet sich unserer Elektrizitäts-Industrie in Britisch-Indien, dessen Verwaltung bei der Prüfung von Angeboten aus dem nichtenglischen Auslande bekanntlich nichts weniger als chauvinistisch denkt. Von seiten des Government of India sind bereits Schritte eingeleitet, um den Gebrauch von elektrisch betriebenen Kühlungsfächern (punkahs), wie sie über jedem einigermassen anspruchsvollen Weissen während der heissesten Stunden des Tages von Kulis geschwungen werden, in Ostindien einzubürgern. Insbesondere beabsichtigt man, in den Baracken der grösseren Militärlager derartige Fächeranlagen einzurichten, um auf diese Weise den Punkah-Kuli möglichst überflüssig zu machen.

Absatzaussichten für Automobile in Japan.

Bereits in einem früheren Aufsatze (Heft 10 S. 160—61 dieser Zeitschrift) war auf die Aussichten, welche sich der Verwendung von Automobilen an Stelle der Jinrikishas in Japan bieten, hingewiesen worden. Neuerdings macht der Generalkonsul der Vereinigten Staaten in Yokohama seine Landsleute auf den auffälligen Mangel an Strassenbahnen in Japan aufmerksam. Ein kapitalkräftiger Unternehmer, so meint er, würde sicherlich seine Rechnung dabei finden, wenn er da und dort in japanischen Städten, wo der Mangel an Strasseubahnen sich besonders fühlbar macht, Automobillinien zur öffentlichen Benutzung einrichtete. Solange ihr Kapitalmangel den Japanern die Ausdehnung des kostspieligeren Strassenbahnnetzes verbietet, kommt als Konkurrent des Automobils nur das Jinrikisha ernstlich in Frage. (Hierüber vgl. den erwähnten Aufsatz: „Winke für die Ausfuhr von Automobilen nach Asien".)

Sichereren Anhalt als diese Anregung bietet den Interessenten die weitere Mitteilung, welche der amerikanische Vertreter aus zuverlässiger Quelle geschöpft hat, dass nämlich die Verwaltung der Kaiserlichen Post in Tokio sich ernstlich mit dem Gedanken trägt, den Postverkehr in der Stadt zu „automobilisieren", weil ihr die Beschaffung und der Unterhalt der derzeit ausschliesslich verwendeten Postpferde in dem relativ pferdearmen Lande zu kostspielig erscheint. Gelangt dieser Plan zur Verwirklichung, so dürften dann weniger Dampfwagen in Frage kommen, deren Feuergefährlichkeit die Post fürchtet, als Automobile mit Gasolinmotoren. Zur Zeit ist Gasolin für gewerbliche Zwecke indes in Japan noch viel zu teuer, doch sind bereits Projekte zur Erzeugung von Gasolin im Grossen ihrer Verwirklichung nahe. Nach ihrer Durchführung wird das Gas hinreichend wohlfeil sein, um seine Verwendung im obenerwähnten Sinne zu ermöglichen.

Verzeichnis der eingegangenen Bücher.

Bode, Dr. Wilh., Vorderasiatische Knüpfteppiche aus älterer Zeit. Leipzig 1902. Hermann Seemann Nfg.

Delitzsch, Friedrich, Babylon. Zweiter Abdruck 1901. J. C. Hinrichssche Buchhandlung.

Fitzner, Dr. R., Deutsches Kolonialhandbuch „Ausgabe 1902". Berlin. Hermann Paetel.

Franke, Dr. O., Beschreibung des Jehol-Gebietes. Leipzig 1902. Dieterich'sche Verlagsbuchhandlung. Theodor Weicher.

Gaedertz, A., kgl. Baurat, Schantung. Vortrag, gehalten in der Abteilung Berlin-Charlottenburg der deutschen Kolonial-Gesellschaft. Berlin 1902. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen).

Immanuel, F., Hauptmann, Afghanistan. Eine politisch-militärische Studie. Berlin 1902. Richard Schröder (vorm. Ed. Dörings Erben).

v. Keppler, Dr. Paul, Wilh., Bischof von Rottenburg, Wanderfahrten und Wallfahrten im Orient. 4. Aufl. Freiburg i. B. 1902. Herdersche Verlagsbuchhandlung.

König, Ed., Dr. phil. et theol., o. ö. Professor an der Universität Bonn, Bibel und Babel. Eine kulturgeschichtliche Skizze. 5. Aufl. Berlin 1902. Martin Warneck.

Kolonialschule Wilhelmshof, Der deutsche Kulturpionier, Nachrichten aus der Kolonialschule Wilhelmshof. 2. Jahrgang No. 4. Witzenhausen 1902.

Krahmer, Generalmajor z. D., Geschichte des russisch-türkischen Krieges in den Jahren 1877/78. Berlin 1902. E. S. Mittler & Sohn. Hofbuchhandlung.

v. Massow, Wilhelm, Aus Krim und Kaukasus. Reiseskizzen. Leipzig 1902. Georg Wigand.

Meissner, Bruno, Von Babylon nach den Ruinen von Hira und Hûranâq. Leipzig 1901. J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung.

v. Müller, A., Oberleutnant, die Wirren in China und die Kämpfe der verbündeten Truppen. 2 Bde. 2. verbesserte Ausgabe. Berlin 1902. Liebelsche Buchhandlung.

Sarre, Dr. Friedrich, Denkmäler persischer Baukunst. Geschichte, Untersuchung und Aufnahme muhammedanischer Baudenkmäler in Vorderasien und Persien. 1. bis 3. Lieferung. Berlin 1901. Verlag von Ernst Wasmuth.

Tornow, Max, L., Die wirtschaftliche Entwickelung der Philippinen. Berlin 1901. Verlag von Hermann Paetel.

Verein für deutsche Auswandererwohlfahrt zu Hannover. Jahresbericht für das Vereinsjahr 1900.

Wachs, Otto, Major a. D., Arabiens Gegenwart und Zukunft. Berlin 1902. E. S. Mittler & Sohn.

Weber, Dr. Otto, Arabien vor dem Islam, und **Winkler, Dr. Hugo,** Privatdozent, Himmels- und Weltenbild der Babylonier. Der alte Orient. Gemeinverständliche Darstellung, herausgegeben von der Vorderasiatischen Gesellschaft. Leipzig 1901. J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung.

Mitteilung.

Wir erlauben uns, unsere Leser darauf aufmerksam zu machen, dass wir in der Lage sind, in der nächsten (Oktober-) Nummer (des II. Jahrganges) eine eingehende Kritik und Darstellung des z. Zt. im Vordergrund der öffentlichen Erörterung stehenden **englisch-chinesischen Handelsvertrages** aus der Feder einer allerersten Autorität auf dem Gebiete der Chinaforschung zu bringen.

Die Redaktion.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vorberg-Rekow in Berlin. — Druck von Wilhelm Gronau's Buchdruckerei in Schöneberg-Berlin.


32101 073340257





